




3 1761 11557584 7







Digitized by the Internet Archive  
in 2022 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115575847>





CA1  
FN  
-577

# Status of Women Canada



## 1991-92 Estimates



### Part III

#### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores  
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-65

ISBN 0-660-56363-0



## 1991-92 Estimates

### Part III

#### Status of Women Canada

Section I is presented by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume I of the Financial Statements with the following exceptions: 1. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, relevant paragraphs throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.	11
2. Mandates . . . . .	8
3. Financial Statements . . . . .	3
4. Program Description . . . . .	8
5. Program . . . . .	11
Planning Perspectives . . . . .	12
1. External Factors Influencing the Program . . . . .	12
2. New Initiatives Being Actively Reported . . . . .	12
Program Effectiveness . . . . .	40
Performance Information and Evaluation . . . . .	40
SECTION II	
SUPPLEMENTARY INFORMATION	
1. Profile of Program Resources . . . . .	12
2. Personnel Requirements . . . . .	12
3. Financial Requirements . . . . .	12
4. Statistical Information . . . . .	12

## Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that form the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.



**Table of Contents**

<b>SPENDING AUTHORITIES</b>	<b>PAGE</b>
A. Authorities for 1991-92 . . . . .	4
B. Use of 1989-90 Authorities . . . . .	5

**SECTION I  
PROGRAM OVERVIEW**

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance . . . . .	6
1. Highlights . . . . .	6
2. Summary of Financial Requirements . . . . .	7
3. Review of Financial Performance . . . . .	8
B. Background . . . . .	8
1. Introduction . . . . .	8
2. Mandate . . . . .	9
3. Program Objective . . . . .	9
4. Program Description . . . . .	9
5. Program Organization for Delivery (1991-1992) . . . . .	10
C. Planning Perspective . . . . .	12
1. External Factors Influencing the Program . . . . .	12
2. New Initiatives and Update on Previously Reported Initiatives . . . . .	12
D. Program Effectiveness . . . . .	20
E. Performance Information and Resource Justification . . . . .	20

**SECTION II  
SUPPLEMENTARY INFORMATION**

1. Profile of Program Resources . . . . .	21
2. Personnel Requirements . . . . .	22
3. Net Cost of Program . . . . .	23
4. Topical Index . . . . .	24

## Spending Authorities

### A. Authorities for 1991-92 -- Part II of the Estimates

#### Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates
<b>Status of Women - Office of the Co-ordinator</b>			
40	Program expenditures	3,585	3,652
(S)	Contributions to employee benefit plans	399	348
<b>Total Agency</b>		<b>3,984</b>	<b>4,000</b>

#### Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1991-92 Main Estimates
40	Status of Women - Program expenditures	3,585,000

#### Program by Activities

(thousands of dollars)

	1991-92 Main Estimates			Total	1990-91 Main Estimates
	Authorized person- years*	Budgetary Operating	Capital		
Office of the Co-ordinator	50	3,948	36	3,984	4,000
1990-91 Authorized person-years	46				

**Note:** See figure 6, page 22, for additional information on person-years.

4 (Status of Women)



**B. Use of 1989-90 Authorities -- Volume II of the Public Accounts**

Vote (dollars)	Total		
	Main Estimates	Available for Use	Actual Use
<b>Budgetary - Status of Women Office of the Co-ordinator</b>			
40 Program expenditures	3,302,000	3,346,525	3,344,360
(S) Contribution to employee benefit plans	306,000	306,000	306,000
<b>Total Program - Budgetary</b>	<b>3,608,000</b>	<b>3,652,525</b>	<b>3,650,360</b>

---

## Section I

### Program Overview

---

#### A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

##### 1. Highlights

- Violence against women is a priority issue which Status of Women Canada will address through work at federal-provincial/ territorial levels of government, as well as through collaboration with other key federal government departments. (see page 17)
- Status of Women Canada, in collaboration with the Departments of: Industry, Science and Technology; Indian and Northern Affairs; and Employment and Immigration Canada, has established mechanisms (1990-91) and will administer the funding (1991-92) to assist in the implementation of the Plan of Action for Aboriginal Women and Economic Development. (see page 13)
- Women in the Justice System: Further to its participation in the development of the federal government response to the Task Force Report on Federally Sentenced Women, entitled "Creating Choices", (1990-91), Status of Women Canada will work with the Department of Justice, and with its provincial and territorial counterparts to promote gender equality in the justice system. (see page 16)
- Status of Women Canada will work with Employment and Immigration Canada in preparation for the 1991 Legislative Review of the "Employment Equity Act". (see page 13)
- Third Commonwealth Meeting of Ministers Responsible for Women's Affairs, Ottawa, October 9-12, 1990: Status of Women Canada successfully co-ordinated and organized this event, in collaboration with the Commonwealth Secretariat and key federal departments. (see page 19)

## 2. Summary of Financial Requirements

Funding requirements for Status of Women Canada, Office of the Co-ordinator (SWC) for both the Estimates and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Change
Status of Women, Office of the Co-ordinator	3,984	4,456	(472)
Person-years*: Controlled by T.B.	50	51	(1)
Others	4	4	
<b>Total Person-years</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>(1)</b>

\* See figure 6, page 22, for additional information on person-years.

**Explanation of change:** The financial requirements for 1991-92 are 10.6% or \$472,000 and 1 person-year less than the 1990-91 forecast. This reduction is due to:

	\$
• Accounting changes related to Federal Sales Tax	(34,000)
• Reduction due to completion of the Third Commonwealth meeting of Ministers Responsible for Women's Affairs	(438,000)
	<u>(472,000)</u>

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast (which is based on information available as of 8 January 1991, is \$456,000 or 11.4% higher than the 1990-91 Main Estimates of \$4 million (See Spending Authorities page 4) due to:

	\$
• 5 person-years and related costs due to increased work-loads (Supplementary Estimates B)	208,000
• Phase I Office Automation - planning, training, equipment procurement (Supplementary Estimates B)	308,000
• Government-wide budget reductions	(60,000)
	<u>456,000</u>



### 3. Review of Financial Performance

**Figure 2: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1989-90		Change
	Actual	Main Estimates	
Status of Women, Office of the Co-ordinator	3,650	3,608	42
Person-years*:			
Controlled by T.B.	46	46	
Others	4	4	
Total Person-years	50	50	

\* See figure 6, page 22, for additional information on person-years.

**Explanation of Change:** The 1989-90 actual expenditures were \$42,000 or 1.2% more than the Main Estimates due to salary shortfalls (made up by Treasury Board Vote 5 for "Government Contingencies").

## B. Background

### 1. Introduction

The 1970 landmark report of the Royal Commission on the Status of Women in Canada signalled official government interest in the subject, pin-pointed a whole spectrum of issues that needed to be addressed and provided recommendations towards the goal of women's equality. The 1971 appointment of the first federal Minister Responsible for the Status of Women demonstrated the government's commitment to action. The Minister's mandate was to promote equal opportunities for women and to follow through on the Royal Commission's recommendations.

Over time, the commitment to change grew, as did the government's understanding of what needed to be done to make change possible. In 1976, the Minister was made responsible for ensuring that the concerns of women were integrated into the overall government planning and decision-making process. This approach, which still forms the cornerstone of the federal strategy for the advancement of women, led to the creation of Status of Women Canada, a federal agency providing expertise and strategic advice to the Minister and to federal government departments on issues affecting women. This was a first step in the establishment of a national machinery for the advancement of women.

The agency should not be confused with other federal organizations relevant to women, including the following:

- the Canadian Advisory Council on the Status of Women, is an independent organization funded by the federal government, with a mandate to advise the federal government on issues, interest and concern to women in Canada, and to bring these matters to the attention of the public;
- the Women's Bureau of the Department of Labour, carries out research and develops policies relative to the impact of the Canada Labour Code on women in the labour force; and
- the Women's Program of the Department of Secretary of State, is responsible for administering the funding available to non-government women's organizations working towards the achievement of women's equality, at the national, regional and local levels.

## **2. Mandate**

The legal mandate for Status of Women Canada is provided by Order in Council 1976-779 and the Appropriations Act 1976-77.

## **3. Program Objective**

The objective of Status of Women Canada is to promote equal opportunities for women in all spheres of Canadian life.

## **4. Program Description**

Status of Women Canada works to ensure that the goal of women's equality is integrated in all federal government legislation, policies, programs and initiatives.

Effective action to promote the advancement of women requires the development of collaborative relationships among federal departments, provincial and territorial governments, as well as the cooperation of non-governmental organizations, industry, educational and health authorities, and local governments. Status of Women Canada works to build a partnership with these groups.

The role of Status of Women Canada in this partnership is that of a catalyst. Status of Women Canada delivers no programs of its own; it works to influence the activities of all other federal government departments. Often, Status of Women Canada is the starting point for new initiatives that benefit women, which are then developed and delivered by other departments. It tracks the progress of legislation, policies, and programs;

recommends changes; ensures that government decisions have a positive impact on women; organizes meetings and conferences; and keeps issues moving forward on the public agenda.

Status of Women Canada reviews federal legislation, policies and programs, for their impact on women. This policy analysis applies to initiatives of a general nature, as well as those designed specifically for women, because policies and programs can affect women differently than men, given the differences in life expectancy, socio-economic status, health concerns and employment patterns.

As well as acting directly to influence federal government decision-making, Status of Women Canada works with the governments of the provinces and territories to address issues such as violence against women, women in the justice system, and the special needs of aboriginal women. Status of Women Canada also monitors developments in the provinces and territories, and chairs intergovernmental committees that coordinate provincial, territorial and federal efforts on behalf of women. In addition, the Minister Responsible for the Status of Women and senior officials meet with women's groups from across the country to discuss government policy initiatives.

Status of Women Canada also plays an international role, representing Canada at meetings of organizations such as the United Nations Commission on the Status of Women, the Commonwealth, the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), and the Inter-American Commission on the Status of Women (CIM) of the Organization of American States (OAS).

## **5. Program Organization for Delivery (1991-1992)**

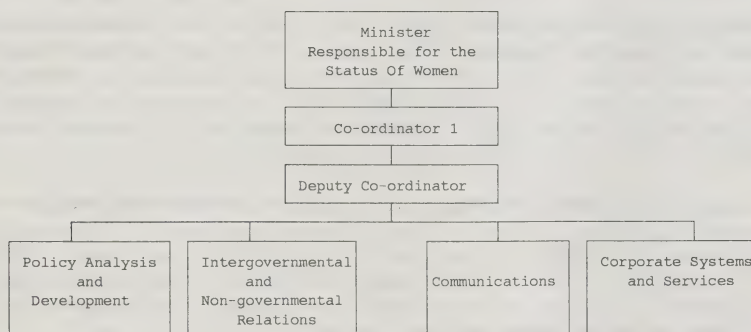
**Organization Structure:** Status of Women Canada carries out its mandate and program objectives through 49 person-years in addition to 5 person-years assigned to the Minister's Office (2 departmental and 3 exempt staff). The Agency's organizational structure and resource allocation are described below and summarized in Figure 3.

- The **Executive**, is composed of the Co-ordinator, the Deputy Co-ordinator and four support staff, and is responsible for overall direction to the Agency;
- The **Policy Analysis and Development Directorate**, working with 15 person-years, is composed of the Director, four senior policy analysts, seven policy analysts and three support staff. The role of the Directorate is the systematic analysis and review of existing or proposed federal government policies, legislation and programs with regard to their impact on women and the strategic planning for moving policy forward in cooperation with other federal departments;



- The **Intergovernmental and Non-governmental Relations Directorate**, has 6 person-years. Its role is to coordinate and liaise with provincial/territorial governments as well as international organizations in the development of policy affecting women. The Directorate also works with non-governmental organizations and women's groups, academics, and other groups concerned with women's issues;
- The **Communications Directorate** with a complement of 11 person-years is divided into three major components: the Communications Services, Public Environmental Analysis, and the Correspondence Units. The role of the directorate is to provide information to women, women's groups and the general public, on government priorities and programs and on issues of interest to women;
- The **Corporate Systems and Services Directorate** with a complement of 11 person-years, supports the program activities of SWC and is responsible for developing, implementing and coordinating financial, personnel, information management, and administrative services including computerization and office automation for the agency. The work also involves advising on the development and accountability of agency resources.

**Figure 3: Distribution of 1991-92 Resources by Organizational Component**



	930	720	675	691	968	Total
(thousands of dollars)						3,984
Person-Years	15	6	11	11	11	54

1 Includes resources for the Minister's Office, Co-ordinator, Deputy Co-ordinator and Exempt Staff

## C. Planning Perspective

### 1. External Factors Influencing the Program

A wide-ranging and complex set of factors combine to impact on the legal, social and economic status of women in Canada. As well, a number of largely unpredictable circumstances influence the planning process of the agency. The following provide some typical examples:

- **Changing Government Priorities:** Because of the number, scope and complexity of the issues involved and the fact that responsibility for addressing women's concerns is shared by a large number of federal departments, the agency must be able to react quickly to new or changing government priorities. Among the factors which may affect the agency's work are changing economic, legal, social and political conditions.
- **Federal/Provincial/Territorial Relations:** Many issues on the federal government's agenda require Federal-Provincial/Territorial cooperation. As a result, decisions taken by Ministers in Federal-Provincial/Territorial meetings and those taken at First Ministers' Conferences have an impact on the agency's work. Examples include work on the issue of violence against women, occupational integration, education and training for women, and the integration of work and family responsibilities.
- **International Relations:** Canada participates in a number of international meetings and conferences, the results of which have an impact on the workload of the agency. In addition, Canada is seen as a world leader in its mechanisms for addressing issues of concern to women and is increasingly called upon to provide information, advice and assistance to other countries and international bodies.
- **Liaison with Non-Governmental Organizations and the Public:** Women's groups and the general public increasingly request information about government policy and programs having an impact on women. The agency is frequently called upon to assist the Minister in responding to these concerns through the provision of speech material, publications, correspondence, briefings and consultations.

### 2. New Initiatives and Update on Previously Reported Initiatives

"Dimensions of Equality: an Update of the Federal Government Work Plan for Women", January 1989 outlines four broad goals to achieve women's equality i.e., economic equality, social justice, participation and access, and global equality for women. These goals are also the pillars of Status of Women Canada's work for women.

## Economic Equality for Women

**Aboriginal Women and Economic Development:** Studies have shown that aboriginal women, the most disadvantaged among aboriginal people, lack the education, training and support services necessary to access training in business management and personal development skills.

1991-92: Status of Women Canada will administer the federal funding to assist in the implementation of the Plan of Action for Aboriginal Women and Economic Development. In partnership with Industry, Science and Technology Canada, Indian and Northern Affairs; and Employment and Immigration Canada, Status of Women Canada will contribute 25% of the costs of the project over a four year period. Subject to Treasury Board approval, total costs are estimated at \$200,000 for this fiscal year.

1990-91: The agency will promote the implementation of the Plan of Action by relevant federal government departments. Status of Women Canada has negotiated with the three key departments noted above and gained their support for the establishment of mechanisms to assist in the implementation of the Plan of Action. These mechanisms are an Aboriginal Women and Economic Development Steering Committee and an Aboriginal Women's Economic Development Co-ordinator's Office. (completed)

1989-90: A working group consisting of Status of Women Canada and representatives of three national aboriginal women's groups developed a federal government Plan of Action for Aboriginal Women and Economic Development at a cost of \$32,000. (completed).

**Employment Equity:** Women continue to be disadvantaged in the workplace in that they occupy low-status jobs and are restricted to a narrow range of occupations. The government has established several mechanisms to address the systemic discrimination experienced by women and other target groups.

1991-92: Status of Women Canada will work with Employment and Immigration Canada and with women's groups in preparation for the 1991 Legislative Review of the "Employment Equity Act". As well, the Agency will continue to monitor progress in the implementation of the Legislated Employment Equity Program, the Federal Contractors Program and the employment equity policy in the Public Service.

1990-91: Status of Women Canada co-sponsored with Employment and Immigration Canada a second Workshop to discuss the 1991 review of the "Employment Equity Act". Status of Women Canada monitored the progress of women in sectors regulated by the Act and by the Federal Contractors Program as well as in the Public Service. (completed)

1989-90: Status of Women Canada co-sponsored with Employment and Immigration Canada a workshop on employment equity, where 20

representatives of women's groups met to discuss the role and responsibilities of Employment and Immigration Canada and the Canadian Human Rights Commission in the implementation of employment equity. Status of Women Canada monitored progress under the Legislated Employment Equity Program and the Federal Contractors' Program as well as the advancement of women in the Public Service. (completed)

**Work and Family Responsibilities:** In spite of the dramatic and continuing increase in women's participation in the labour force, women continue to carry the major responsibility for household tasks and the care and nurturing of family members. Shared family responsibilities between women and men are essential to women's economic equality.

1991-92: Status of Women Canada will continue to work with and report on progress achieved by federal departments in the implementation of the Strategy for the Integration of Work and Family Responsibilities.

1990-91: The agency also monitored the implementation of the Strategy by the relevant federal government departments. Status of Women Canada in conjunction with the Women's Bureau, Labour Canada and the Conference Board of Canada sponsored a series of seminars entitled "Family - Responsive Benefits: The Corporate Decision Making Process". The seminars held in cities across Canada were designed to assist employers understand how family - responsive policies and programs can help meet the challenges of a changing labour force. SWC's portion of the costs amounted to \$55,000. (completed)

1989-90: A federal government strategy was developed and tabled at the First Ministers' Conference on the Economy, November, 1989. The Conference Board of Canada published the results of research undertaken in 1988. Status of Women Canada's portion of the research costs totalled \$15,000 (completed).

**Immigrant and Visible Minority Women:** Through its multicultural policy, the federal government has stated its commitment to facilitate the integration of immigrants and visible minority groups in Canada. Their rights to equal treatment is guaranteed in the "Canadian Charter of Rights and Freedoms".

1990-91: The Interdepartmental Committee on Immigrant Integration created and chaired by Employment and Immigration Canada included key federal departments, and studied integration issues with a view to developing a strategy to address issues of concern to immigrant and visible minority groups in Canada. Status of Women Canada was an active member of this Committee.

As a result of the creation of the above-noted Committee, the Interdepartmental Committee on Immigrant and Visible Minority Women, chaired by Status of Women Canada, oriented its work to ensure impact on the Immigrant Integration Strategy.



**Occupational Integration of Women:** Equality in education and training is a cornerstone to women's economic equality. Concomitantly, Canada's economic competitiveness is predicated on the skills and knowledge of its labour force. While women comprise 42% of the labour force, they are concentrated in some 15 occupational categories. Women are projected to comprise over 50% of the full-time labour force by the year 2000 (Employment and Immigration Canada and Statistics Canada 1986 Census). Initiatives to redress the current inequities are critical to maximize the contribution of half of the labour force.

1991-92: Status of Women Canada is an active member of the Federal-Provincial/Territorial Working Group planning a second joint meeting of Ministers Responsible for the Status of Women and Ministers of Education. Under the theme "Educating Women for the 21st Century Economy", the 1991 meeting will focus on strategies to ensure girls and women receive the education required to fully contribute to Canada's human resource needs.

1990-91: Status of Women Canada worked with officials in Industry, Science and Technology Canada to provide advice with respect to a range of initiatives to promote equality for women in the sciences and engineering. (ongoing)

1989-90: Status of Women Canada worked with officials in Employment and Immigration Canada to provide advice with respect to the Labour Force Development Strategy and the amendments to the "Unemployment Insurance Act (Bill C-21)". (ongoing)

February 1989, a Joint Meeting of Ministers Responsible for the Status of Women and Ministers of Education was held to address four major areas of concern, including the underrepresentation of girls and women in math, science and technology. Status of Women Canada prepared a background document at a cost of \$3,500. entitled: "The Participation of Girls and Women in Math, Science and Technology". (completed)

A second report on progress towards equality for women in education and training was prepared by federal, provincial and territorial Ministers Responsible for the Status of Women and tabled by First Ministers at their annual Conference on the Economy, November 1989. (completed) (cost: \$17,250).

In response to the direction from First Ministers, Status of Women Canada, on behalf of all Ministers Responsible for the Status of Women, prepared an overall assessment of progress made in achieving equality in education and training through the implementation of the measures outlined in "Towards a Labour Force Strategy: A Framework for Training for Women". The assessment document was tabled by First Ministers at their Annual Conference on the Economy, November 1989. (completed)

**Child Care:** The continuing increase in women's participation in the labour force, particularly women with pre-school children, has made the availability of affordable, quality child care a critical issue for women in their attainment of economic equality.

1991-92: The government has indicated its commitment to put into place a national child care program including a program for children on reserves. In co-operation with Health and Welfare Canada and other key departments, Status of Women Canada will contribute to the development of a new child care program.

### Social Justice

**Women in the Justice System:** Women experience the justice system as victims, offenders and claimants. Improvements have been made to upgrade programs and services offered to federally sentenced women.

1991-92: Status of Women Canada will work in collaboration with the Department of Justice and with its provincial-territorial counterparts to promote gender equality in the justice system. Status of Women Canada is working with the Justice sub-committee on Access to Justice. Further, Status of Women Canada will be assisting the provinces and territories with their sub-committees. In addition, Status of Women Canada will collaborate with the Department of Justice in designing methodologies to calculate spousal support in cases of divorce (projected cost: \$60,000).

1990-91: Status of Women Canada participated in the development of the Task Force Report on Federally Sentenced Women and is currently assisting in its implementation. The government adopted the major thrust of the Task Force's recommendations by agreeing to close the Prison for Women in Kingston and to replace the prison with five regional facilities including a healing lodge for aboriginal offenders. The initiative will also include additional programs and services for federally sentenced female offenders. (on going)

1989-90: The study entitled "Women in Conflict with the Law" was prepared to examine and identify issues for women in conflict and at risk of being in conflict with the law. This study, at a cost of \$6,000, was made available to the Task Force on Federally Sentenced Women. (completed)

**Women's Reproductive Health:** Continuous innovations in the area of reproductive technology raise a number of important questions for society. These relate not only to women's health, but have social, ethical, research, legal and economic implications.

1991-92: Status of Women Canada will continue to monitor the work of the Royal Commission on New Reproductive Technologies.

1990-91: A summary of the Federal-Provincial/Territorial Working Group Report on New Reproductive Technologies was prepared by Status of Women Canada, and upon agreement by the provincial and territorial governments, transmitted to the Royal Commission on New Reproductive Technologies. (completed)

1989-90: Status of Women Canada chaired a Federal-Provincial/Territorial Working Group on reproductive health. A report on new reproductive technologies, prepared by Status of Women Canada for the Working Group, was tabled at the annual conference of Federal-Provincial/Territorial Ministers Responsible for the Status of Women. (completed)

**Violence Against Women:** Violence against women is now being recognized around the world as a violation of fundamental human rights. Violence against women has largely been denied, unrecorded, and even quietly condoned. The data that are available indicate that violence against women is a widespread problem. It is a key priority for Status of Women Canada.

1991-92: Further to the "Federal-Provincial/Territorial Meeting of Ministers Responsible for the Status of Women" to be held in Newfoundland in June 1991, Status of Women Canada will undertake initiatives required for the implementation of this national strategy. The priority areas for action will be related to prevention (projected cost: \$50,000).

1990-91: Federal-Provincial/Territorial Ministers Responsible for the Status of Women issued the Lake Louise Declaration on Violence Against Women and undertook to develop a national strategy to end violence against women. (completed) (Copies of the Lake Louise Declaration on Violence Against Women are available from Status of Women Canada.) SWC collaborated with provincial officials to develop a plan on all aspects of violence against women such as prevention, public education, services and enforcement of the law. (ongoing)

**Family Violence and Child Sexual Abuse:** Daily life for thousands of children, women and men, is one of being trapped in the vicious cycle of family violence. Governments across Canada have demonstrated their commitment to address the need for protection of those at risk as well as the social and the economic consequences of this issue. Family violence is an on-going priority for work at Status of Women Canada. It is one aspect of the broader issue of violence against women.

1991-92: Status of Women Canada will continue to work in co-operation with partner departments in the implementation and co-ordination of Family Violence Initiatives including the response to the Rix Rogers Report on Child Sexual Abuse.

1990-91: Status of Women Canada monitored the implementation of the \$40 million Family Violence Initiative, announced in 1988; participated in the

federal-provincial/territorial consultations and contributed to the development of the Family Violence Initiatives. (completed)

1989-90: As one of the seven key departments in the Family Violence Initiatives, Status of Women Canada assisted in the organization and hosting of the Non-Governmental Organizations consultations and the National Forum on Family Violence and participated in a series of workshops on child sexual abuse. (completed)

**Women and AIDS:** An increasing number of women are at risk of contracting HIV infection and AIDS. More attention must be paid to the devastating impact which AIDS has on women, as individuals vulnerable to the disease, as individuals with AIDS and as caregivers to AIDS patients.

1991-92: As a contribution to the development of the National Strategy on AIDS, Status of Women Canada will transmit the results of exploratory interviews with representatives of non-governmental organizations, researchers and primary caregivers working in the area of women and AIDS on the counselling and support needs of women directly affected by AIDS.

1990-91: Status of Women Canada contracted a literature review of relevant research in the area of the counselling and support needs of female AIDS patients and primary caregivers of persons with AIDS; and produced a paper on sex trade workers and AIDS, with a focus on education and prevention, counselling support and treatment. These papers were specifically produced to assist in the development of the National Strategy on AIDS (Cost: \$14,000). (completed)

Status of Women Canada also participated in consultations for a national strategy for women and AIDS, and in preparations for World AIDS Day.

**Senior Women:** By 2001, six in every ten Canadian seniors will be women. Although, in general, the status of living has improved for senior women, a significant proportion continue to experience economic and health related problems.

1991-92: Status of Women Canada will be collaborating with the Seniors Secretariat, Health and Welfare Canada, in reviewing issues related to older women and poverty.

1989-90: Status of Women Canada co-produced and published the Proceedings of the National Workshop on Women in an Aging Society. (completed)



## Participation and Access

**Perspectives:** This quarterly newsletter published by Status of Women Canada informs Canadians about issues, government initiatives and events of interest to women. It is distributed to 14,000 recipients at a cost of \$45,400.

**Directory of Federal Government Programs and Services for Women:** This 1989 publication is aimed at increasing women's access to existing government resources. Public demand for this publication called for 23,000 copies at a cost of \$130,000. (completed) It will be updated in 1991-92.

**1990 Information Activities:** To mark the several major events for women during 1990, domestically and internationally, Status of Women Canada developed an information kit; a poster for International Women's Day depicting universal symbols associated with women throughout the ages; and a poster detailing a selection of statistics on women in Canada. (completed)

## Global Equality for Women

**Third Commonwealth Meeting of Ministers Responsible for Women's Affairs:** In addition to its host responsibilities to provide overall coordination of the logistics and administrative arrangements for the October 9-12, 1990 meeting, Status of Women Canada worked in close collaboration with External Affairs and the Canadian International Development Agency in developing the substantive nature of Canada's participation. In particular, Status of Women Canada co-ordinated the drafting of a declaration on structural adjustment and women for consideration at the Commonwealth Heads of Government Meeting (CHOGM). In addition, it developed an overall strategy document for government action towards achieving economic equality for women. Both of these documents were adopted by Ministers. Other agenda items included violence against women, for which Canada produced a composite video of advocacy ads; women and the environment; women and population; and a review of the Commonwealth Plan of Action for Women and Development. The total budget allocation from Treasury Board for fiscal years 1989-90 and 1990-91 was \$696,000. (completed)

**Third Report of Canada on the Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women (CEDAW):** Status of Women Canada co-ordinated and prepared the federal government portion of Canada's third report to the United Nations respecting implementation of the CEDAW.

**Organization for Economic Cooperation and Development (OECD):** Status of Women Canada is chairing for a period of two years (1989-90 and 1990-1991) the OECD Working Party on the Role of Women in the Economy.

**Inter American Commission on the Status of Women:** Canada joined this Commission subsequent to having been an observer for several years.

#### D. Program Effectiveness

The agency has had considerable involvement in, and influence on policies and actions aimed at bringing about equality between women and men such as:

- the second Family Violence Initiatives in response to the multifaceted issue of family violence and child sexual abuse;
- the introduction of changes and adjustments to the Canadian Jobs Strategy in order to better respond to the training needs of women including language training for immigrant women;
- the amendments to the "Unemployment Insurance Act (UI)" improving parental benefits for natural or adoptive parents;
- consensus adoption by Federal-Provincial/Territorial Ministers Responsible for the Status of Women of the Lake Louise Declaration on Violence Against Women;
- development and implementation of a plan of action on aboriginal women and economic development;
- a Task Force report on federally sentenced women;
- active participation in the negotiation and adoption by the United Nations of a resolution designed to guide further implementation by Canada and other countries of the Nairobi Forward-Looking Strategies for the Advancement of Women over the next five years.

#### E. Performance Information and Resource Justification

Given the nature of the agency's work, only a few aspects of its endeavours can be quantified. Figure 4 provides indications of some workload trends over a four-year time span.

**Figure 4: Workload Indicators**

	1991-92 Forecast	1990-91 Forecast	1989-90 Actual	1988-89 Actual
Ministerial letters received and replied to	8,000	7,000	15,864*	5,070
Ministerial briefing notes	700	720	800	700
Ministerial speeches prepared	75	70	65	50
Ministerial appearances (major presentations before Special and Standing Committees)	2	2	2	2
Ministerial news releases	20	20	15	15
Ministerial press conferences	2	2	3	2

\* Increase due to letters received on the questions of abortion and the funding of women's groups.

Section II

Supplementary Information

1. Profile of Program Resources

Figure 5: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Personnel			
Salaries and wages	2,576	2,430	2,098
Other Personnel Costs	15		
Contributions to employee benefit plans	399	348	306
	2,990	2,778	2,404
Goods and Services			
Transportation and communications	220	358	217
Information	285	394	279
Professional and special services	298	640	606
Rentals	50	60	40
Purchased repair and upkeep	5	10	4
Utilities, materials and supplies	100	180	93
	958	1,642	1,239
Total operating	3,948	4,420	3,643
Capital	36	36	7
	3,984	4,456	3,650

## 2. Personnel Requirements

Figure 6: Details of Personnel Requirements

	Person-Years*			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Controlled by Treasury Board				
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Management	4	4	3	61,500-138,300	77,886
Scientific and Professional	1	1	1	17,478-120,100	-
Administrative and Foreign Service	29	28	26	14,810- 73,032	48,851
Technical	-	1	1	13,679- 78,000	-
Administrative Support	16	17	15	16,163- 47,383	27,341
	50	51	46		
	Other Person-Years*			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Senior Levels	1	1	1	44,300-165,500	-
Administrative and Foreign Service	2	2	3	14,810- 73,032	51,138
Other	1	1	-	16,163- 47,383	-
	4	4	4		
	54	55	50		

**\*Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

**Controlled person-years** are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule I, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.



**Other person-years** are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

**3. Net Cost of Program**

**Figure 7: Total Estimated Cost of the Program for 1991-92**

(thousands of dollars)		Main Estimates 1991-92	Add* Other Costs	Estimated Total Program Cost	
				1991-92	1990-91
Status of Women Canada		3,984	441	4,425	4,350
* Other costs of \$441,000 consist of:					(\$000)
•	accommodation received without charge from Public Works				343
•	cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services				5
•	employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat				93

#### 4. Topical Index

Aboriginal Women and Economic Development . . . . .	6, 13
Child Care . . . . .	16
Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women (CEDAW) . . . . .	19
Directory of Federal Government Programs and Services for Women . .	19
Economic Equality for Women . . . . .	13
Employment Equity . . . . .	6, 13
Family Violence and Child Sexual Abuse . . . . .	17, 20
Global Equality for Women . . . . .	19
Immigrant and Visible Minority Women . . . . .	14
Inter-American Commission on the Status of Women . . . . .	10, 19
Occupational Integration of Women . . . . .	15
Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) . .	10, 19
Participation and Access . . . . .	19
Perspectives . . . . .	19
Senior Women . . . . .	18
Social Justice . . . . .	16
Third Commonwealth Meeting of Ministers Responsible for Women's Affairs . . . . .	6, 19
Violence Against Women . . . . .	6, 17
Women and AIDS . . . . .	18
Women in the Justice System . . . . .	16
Women's Reproductive Health . . . . .	16
Work and Family Responsibilities . . . . .	14
24 (Status of Women)	











#### 4. Index

21	Commission interaméricaine sur la condition féminine
21	Convention sur l'élimination de toutes les formes
21	de discrimination à l'égard des femmes
21	Egalité de la femme dans le monde
14	Egalité économique pour la femme
6, 14	Équité en matière d'emploi
20	Femmes âgées
16	Femmes immigrées et membres des minorités visibles
17	Garde des enfants
16	Intégration professionnelle des femmes
17	Justice sociale
6, 14	La femme autochtone et développement économique
17	La femme et la justice
18	La femme et la reproduction
19	La femme et le SIDA
21	Organisation de coopération et de développement
21	économiques (OCDE)
20	Participation et accès
20	Perspectives
20	Répertoire des programmes et services offerts aux femmes par le
20	gouvernement fédéral
15	Responsabilités professionnelles et familiales
6, 21	Troisième réunion des ministres du Commonwealth
6, 18	responsables de la condition féminine
19	Violence contre la femme
19	Violence familiale et exploitation sexuelle des enfants
28 (Condition féminine Canada)	

3. Coût net du Programme

Tableau 7 : Coût total prévu du Programme pour 1991-1992

(milliers de dollars)			
Budget	Plus	Coût total prévu du	
principal	autres	programme	
coûts*			
1991-1992	1991-1992	1990-1991	
3 984	441	4 425	4 350
Condition féminine Canada			
* Les autres coûts, qui s'élèvent à 441 000 \$, visent les éléments suivants :			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• les locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics</li> <li>• les services de traitement de chèques et autres services de comptabilité fournis gratuitement part le ministère des Approvisionnement et Services</li> <li>• la part de l'employeur des régimes d'avantages sociaux des employés qui est assumée par le Secrétariat du Conseil du Trésor</li> </ul>			
		343	5
			93



Les années-personnes contrôlées par le Conseil du Trésor sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique ni les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme « années-personnes autorisées ».

Les « autres » années-personnes ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulguées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

**Nota :** Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du Programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1990. Les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1990. Les estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influencer sur la comparaison des moyennes entre les années.

Tableau 6 : Détail des besoins en personnel

Anées-personnes* contrôlées par le C.T.	Budget		Échelle des		Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992
	Prévu des 1990- 1991	Réel 1989- 1990	traitements actuelle	1991-1992	
Gestion	4	4	3 61 500-138 300	77 886	
Scientifique et professionnelle	1	1	1 17 478-120 100	-	
Administration et service extérieur	29	28	26 14 810-73 032	48 851	
Technique	-	1	1 13 679-78 000	-	
Soutien administratif	16	17	15 16 163-47 383	27 341	
<hr/>					
Autres années- personnes*	50	51	46		
<hr/>					
Budget de 1991-1992	Prévu 1991	Réel 1989- 1990	Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992	
Cadres supérieurs	1	1	1 44 300-165 500	-	
Administration et service extérieur	2	2	3 14 810-73 032	51 138	
Autres	1	1	- 16 163-47 383	-	
<hr/>					
	4	4	4		
	54	55	50		

\* L'expression « années-personnes » désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Section II  
Renseignements supplémentaires

1. Aperçu des ressources du Programme

Tableau 5 : Besoins financiers par article

		Budget des dépenses 1990-91		Prévus Réels 1989-90	
		des		1990-91	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	
		1990-91		1989-90	

# F. Rendement et justification des ressources

Etant donné le mandat de l'organisme, quelques aspects seulement de ses activités peuvent être quantifiées. Le tableau 4 dégage certaines tendances de la charge de travail sur une période de quatre ans.

Tableau 4: Indicateurs de la charge de travail

	1991-92	1990-91	1989-90	1988-89
Réponses à des lettres	8 000	7 000	15 864*	5 070
Notes par la ministre				
Notes d'information à la ministre	700	720	800	700
Discours de la ministre	75	70	65	50
Communications de la ministre	2	2	2	2
(devant des comités spéciaux et permanents)				
Conférences de la ministre	20	20	15	15
Conférences de presse	2	2	3	2
de la ministre				

\* Augmentation attribuable au nombre de lettres reçues au sujet de l'avortement et du financement de groupes féminins.



- changements apportés au Programme canadien de planification de l'emploi, afin de mieux l'adapter aux besoins des femmes en matière de formation, notamment des cours de langue pour les immigrantes;
- modifications à la "Loi sur l'assurance-chômage" pour améliorer les prestations aux parents d'enfants naturels ou adoptifs;
- adoption par consensus, par la ministre fédérale et les ministres provinciaux et territoriaux responsables de la condition féminine, de la Déclaration du Lac Louise sur la violence envers les femmes
- élaboration et mise en oeuvre d'un plan d'action concernant la question des femmes autochtones et du développement économique;
- rapport du Groupe de travail sur les détenues fédérales;
- participation active à la négociation et à l'adoption d'une résolution des Nations Unies visant l'application plus poussée, par le Canada et d'autres pays, des stratégies prospectives de Nairobi pour la promotion de la femme au cours des cinq prochaines années.

d'information; une affiche pour la journée internationale de la femme, illustrant les symboles universels liés à la femme à travers les âges; et une affiche sur les diverses statistiques ayant trait aux femmes au Canada. (Activité terminée).

## Egalité de la femme dans le monde

**Troisième réunion des ministres du Commonwealth responsables de la condition féminine :** En plus d'assurer, à titre d'hôte, la coordination logistique et administrative de la rencontre du 9 au 12 octobre 1990, Condition féminine Canada a collaboré étroitement avec le ministère des Affaires extérieures et avec l'Agence canadienne de développement international à la détermination du fond de la participation canadienne. Condition féminine Canada a notamment coordonné la rédaction d'une déclaration sur l'adaptation structurelle et la situation de la femme aux fins d'étude par les chefs des gouvernements des pays du Commonwealth. En outre, l'organisme a élaboré un document stratégique d'ensemble traitant des mesures gouvernementales à envisager pour réaliser l'égalité économique des femmes. Ces deux documents ont été adoptés par les ministres. D'autres points à l'ordre du jour visaient en particulier la violence envers les femmes, sujet pour lequel le Canada a produit un vidéo composite de messages; les femmes et l'environnement; les femmes et la population; ainsi qu'une synthèse du Plan d'action du Commonwealth pour les femmes et le développement. L'affectation totale des fonds par le Conseil du Trésor pour les exercices 1989-1990 et 1990-1991 à ce chapitre s'est élevée à 696 000 \$. (Activité terminée).

**Troisième rapport du Canada sur l'application de la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes :** Condition féminine Canada a coordonné et préparé la partie du troisième rapport du Canada aux Nations Unies sur l'application de la Convention. Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) : Condition féminine Canada préside pendant deux ans (1989-1990 et 1990-1991) le Groupe de travail de l'OCDE sur le rôle de la femme dans l'économie. **Commission interaméricaine sur la condition féminine :** Le Canada s'est joint à cette commission après avoir été observateur pendant plusieurs années.

## **D. Efficacité du Programme**

- L'organisme a participé activement à l'élaboration de politiques et programmes visant à favoriser l'égalité entre les femmes et les hommes, et les a influencés; deuxième série d'initiatives fédérales de lutte contre le problème complexe de la violence envers les femmes et de l'exploitation sexuelle des enfants;

1991-1992 : Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale sur le SIDA, Condition féminine Canada transmettra les résultats d'entrevues exploratoires avec des représentants d'organisations non gouvernementales, des chercheurs et des membres du personnel soignant oeuvrant dans le domaine des femme et du SIDA, à propos des besoins des femmes, atteintes du SIDA, en counselling et soutien.

1990-1991 : Condition féminine Canada a commandé une étude documentaire de la recherche dans le domaine du counselling et des besoins de soutien chez les femmes souffrant du SIDA ou soignant des malades qui en sont atteints; l'organisme a produit un document sur le SIDA et les péripatéticiens (ciennes), axé sur l'éducation et la prévention, le soutien en counselling et le traitement. Ces documents ont été produits pour aider précisément l'élaboration de la stratégie nationale sur le SIDA. (Activité terminée; coût: 14 000 \$)

L'organisme a aussi participé à des consultations en vue d'adopter une stratégie nationale sur le SIDA et les femmes, et aux préparatifs de la Journée mondiale du SIDA.

**Femmes âgées** : En 2001, six Canadiens âgés sur dix seront des femmes. Même si le niveau et la qualité de vie des femmes âgées se sont récemment améliorés dans l'ensemble, une forte proportion de celles-ci connaissent toujours des difficultés économiques et des problèmes de santé.

1991-1992 : Condition féminine Canada collaborera avec le Secrétaire du troisième âge, Santé et Bien-être social Canada, pour l'examen des questions touchant les femmes âgées et la pauvreté.

1989-1990 : Condition féminine Canada a fait paraître en collaboration les actes de l'Atelier national sur la femme dans une société vieillissante.

## Participation et accès

**Perspectives** : Ce bulletin trimestriel publié par Condition féminine Canada renseigne les Canadiens et Canadiennes sur les questions, les mesures publiques et les événements qui intéressent les femmes. Il parvient à 14 000 lecteurs au coût de 45 400 \$.

**Répertoire des programmes et services offerts aux femmes par le gouvernement fédéral** : Cette publication de 1989 vise à faciliter l'accès des femmes aux ressources existantes offertes par le gouvernement. Pour répondre à la demande du public, on en a tiré 23 000 exemplaires, au coût de 130 000 \$. (Activité terminée). Le document sera mis à jour en 1991-1992.

**Activités des services d'information en 1990** : Afin de marquer plusieurs événements importants pour les femmes en 1990, tant à l'échelle nationale qu'internationale, Condition féminine Canada a produit une trousse

1991-1992: Après la rencontre fédérale-provinciale territoriale des ministres responsables de la condition féminine, qui se tiendra à Terre-Neuve en juin 1991, l'organisme entreprendra des initiatives nécessaires à la mise en oeuvre de la stratégie nationale. Les zones d'action prioritaire seront liées à la prévention (coût prévu : 50 000 \$).

1990-1991 : Les ministres fédéral-provinciaux-territoriaux responsables de la condition féminine ont énoncé la Déclaration du Lac Louise sur la violence envers les femmes et ont entrepris l'élaboration d'une stratégie nationale visant à mettre fin à la violence envers les femmes. (Activité terminée). (On peut se procurer des exemplaires de la Déclaration du Lac Louise sur la violence envers les femmes auprès de Condition féminine Canada.) L'organisme a collaboré avec les représentants provinciaux à la mise sur pied d'un plan visant tous les aspects de la violence envers les femmes, notamment la prévention, la sensibilisation du public, les services et l'application de la loi. (En course).

**Violence familiale et exploitation sexuelle des enfants :** Des milliers d'enfants, de femmes et d'hommes sont prisonniers, dans leur vie quotidienne, du cycle infernal de la violence familiale. Tous les gouvernements au Canada se sont engagés à protéger les personnes exposées et à s'attaquer aux conséquences sociales et économiques de ce phénomène. La violence familiale reste une priorité pour Condition féminine Canada et représente un aspect de la grande question de la violence envers les femmes.

1991-1992 : L'organisme continuera d'oeuvrer en collaboration avec les ministères intéressés à la mise en oeuvre et à la coordination de ces initiatives, y compris celles en réponse au rapport Rix Rogers sur l'exploitation sexuelle d'enfants.

1990-1991 : Condition féminine Canada a suivi l'application de l'Initiative de lutte contre la violence familiale de 40 millions de dollars annoncée en 1988; de lutte contre la violence familiale aux consultations fédérales-provinciales-territoriales et à l'élaboration des initiatives de lutte contre la violence familiale.

1989-1990 : Étant l'un des sept principaux organismes fédéraux s'occupant d'initiatives contre la violence familiale, Condition féminine Canada a joué un rôle dans l'organisation de l'accueil des consultations des organisations non gouvernementales et de la Conférence nationale sur la violence familiale, et participé à une série d'ateliers sur l'exploitation sexuelle des enfants.

**La femme et le SIDA :** Un nombre croissant de femmes risquent d'être infectées par le VIH et de contracter le SIDA. Il est donc de plus en plus pressant d'accorder une attention particulière aux effets dévastateurs du SIDA sur les femmes en tant que personnes atteintes ou risquant d'être atteintes du SIDA. et en tant que personnes donnant des soins aux patients atteints du SIDA.



Canada collaborera avec ce dernier ministère à la conception de méthodes de calcul des pensions alimentaires des conjoints en cas de divorce (au coût prévu de 60 000 \$).

1990-1991 : Condition féminine Canada a participé à l'élaboration et contribue actuellement à sa mise en oeuvre du rapport du Groupe de travail sur les détenues fédérales. Le gouvernement a adopté les principales idées des recommandations du Groupe en acceptant de fermer la prison des femmes à Kingston et de la remplacer par cinq installations régionales, y compris un pavillon de soins pour les délinquantes autochtones. L'initiative comprendra aussi des programmes et services supplémentaires pour les détenues fédérales. (en cours).

1989-1990 : L'étude intitulée "les femmes en conflit avec la loi" visait le dossier des démolés (actuels ou éventuels) de la femme avec la loi. Le document, qui a coûté 6 000 \$, a été remis aux membres du Groupe de travail sur les détenues fédérales. (Activité terminée).

**La femme et la reproduction** : L'innovation constante dans le domaine des techniques de reproduction soulève un certain nombre de questions importantes pour la société. Il n'y a pas que la santé de la femme qui soit en cause; d'autres répercussions sociales éthiques, juridiques et économiques et les effets sur la recherche doivent être pris en considération.

1991-1992 : Condition féminine Canada continuera de surveiller les travaux de la Commission royale d'enquête sur les nouvelles techniques de reproduction.

1990-1991 : Un résumé du rapport du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les nouvelles techniques de reproduction a été rédigé par Condition féminine Canada et transmis, après approbation des gouvernements provinciaux et territoriaux, à la Commission royale d'enquête sur les nouvelles techniques de reproduction. (Activité terminée).

1989-1990 : Condition féminine Canada a présidé un groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur l'hygiène de la reproduction. Un rapport sur les nouvelles techniques de reproduction, rédigé par l'organisme à l'intention de ce groupe, a été déposé à l'occasion de la conférence annuelle des ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables de la condition féminine. (Activité terminée).

**Violence contre la femme** : La violence contre la femme est maintenant reconnue de par le monde comme une violation des droits fondamentaux de la personne. La violence à l'encontre des femmes est depuis longtemps souvent niée, non enregistrée et même tranquillement acceptée. Les données disponibles font ressortir que la violence envers les femmes est très répandue. Condition féminine Canada accorde un degré de priorité élevée à ce problème.

En février 1989, une rencontre mixte des ministres responsables de la condition féminine et des ministres de l'Éducation a eu lieu en vue d'examiner quatre grandes questions, dont celle de la sous-représentation des femmes dans les mathématiques, les sciences et la technologie. Condition féminine Canada a produit, au coût de 3 500 \$, un document d'information intitulé "Participation des jeunes filles et des femmes en mathématiques, en sciences et en technologie".

Les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables de la condition féminine ont produit un deuxième rapport sur l'accèsion féminine à l'égalité en éducation et en formation; le document a été déposé par les premiers ministres à leur conférence annuelle sur l'économie en novembre 1989. (Activité terminée; coût : 17 250 \$).

En réponse à une demande des premiers ministres, Condition féminine Canada a effectué au nom de tous les ministres responsables de la situation de la femme une évaluation globale des progrès de l'accèsion féminine à l'égalité dans le domaine de l'éducation et de la formation par l'application des mesures énoncées dans le document "Pour une stratégie de la main-d'œuvre : cadre relatif à la formation professionnelle des femmes". Les premiers ministres ont déposé ce document à leur conférence annuelle sur l'économie en novembre 1989. (Activité terminée).

**Garde des enfants :** L'augmentation constante de la participation des femmes dans la main-d'œuvre, surtout des femmes qui ont des enfants d'âge pré-scolaire, a fait de la garde des enfants disponible et abordable et de qualité une question cruciale pour l'accèsion des femmes à l'égalité économique.

1991-1992 : le gouvernement a signalé qu'il était décidé à mettre en place un programme national de garderies, y compris un programme pour les enfants des réserves. En collaboration avec Santé et Bien-être Canada et autres ministères clés, Condition féminine Canada contribuera à l'élaboration d'un nouveau programme de services de garde d'enfants.

## Justice sociale

**La femme et la justice :** Les femmes connaissent le système judiciaire tant comme victimes que comme délinquantes et demandereses. Des améliorations ont été apportées aux programmes et services offerts aux détenues fédérales.

1991-1992 : Condition féminine Canada collaborera avec le ministère de la Justice et ses homologues provinciaux et territoriaux à la promotion de l'égalité des sexes dans le système judiciaire. Condition féminine Canada participera aux travaux du sous-comité du ministère de la Justice sur l'accès à la justice. En outre, Condition féminine Canada aidera les provinces et les territoires à traiter avec leurs sous-comités. De plus, Condition féminine

**Femmes immigrées et membres des minorités visibles** : Par sa politique multiculturelle, le gouvernement fédéral s'est engagé à favoriser l'intégration des immigrants et des groupes de minorités visibles au Canada. Leurs droits à un traitement égal sont garantis dans la "Charte des droits et libertés".

1990-1991 : Le Comité interministériel de l'intégration des immigrants, créé et présidé par Emploi et Immigration Canada, comprenait des représentants des ministères-clés, et a examiné les questions liées à l'intégration afin de mettre au point une stratégie qui s'attaquerait aux problèmes des immigrants et des groupes de minorités visibles au Canada. Condition féminine Canada a participé activement aux travaux de ce comité.

A la suite de la création du comité ci-dessus, le Comité interministériel des Femmes immigrées et membres de minorités visibles, présidé par Condition féminine Canada, a orienté ses travaux de manière à influencer la stratégie de l'intégration des immigrants.

**Intégration professionnelle des femmes** : L'égalité dans les domaines de l'éducation et de la formation est la pierre angulaire de la parité économique de la femme. Simultanément, la compétitivité économique du Canada est tributaire des compétences et des connaissances de la main-d'œuvre du pays. Même si les femmes représentent 42 p. 100 de la main-d'œuvre, elles sont concentrées dans quelques 15 catégories professionnelles seulement. Il est prévu que les femmes représenteront 50 p. 100 de la main-d'œuvre totale d'ici à l'an 2000 (Emploi et Immigration Canada et Recensement de 1986, Statistique Canada). Il est essentiel de lancer des initiatives pour redresser les injustices actuelles afin de maximiser la contribution de la moitié de la main-d'œuvre.

1991-1992 : Condition féminine Canada est membre actif du groupe de travail fédéral-provincial-territorial qui planifie une réunion conjointe des ministres responsables de la situation de la femme et des ministres de l'Éducation. Sur le thème "Former les femmes à l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle", la réunion de 1991 examinera des stratégies visant à garantir que jeunes filles et femmes recevront l'enseignement nécessaire pour qu'elles contribuent pleinement aux besoins du Canada en ressources humaines.

1990-1991 : Condition féminine Canada a travaillé avec les représentants de l'industrie, Sciences et Technologie Canada pour assurer la prestation de conseils sur tout un éventail d'initiatives de promotion de l'égalité des femmes en science et en génie. (En cours).

1989-1990 : Condition féminine Canada a travaillé avec les représentants d'Emploi et Immigration Canada pour assurer la prestation de conseils sur la stratégie de mise en valeur de la main-d'œuvre et les modifications à la "Loi sur l'assurance-chômage (Projet de loi C-21)". (En cours).



L'organisme se chargera de diffuser les comptes rendus de l'atelier de 1990.

1990-1991 : Condition féminine Canada a parrainé avec Emploi et Immigration Canada un second atelier en vue de débattre la révision de 1991 de la "Loi sur l'équité en matière d'emploi". L'organisme a surveillé les progrès des femmes dans les secteurs régis par la Loi et par le Programme des contrats fédéraux, ainsi que ceux effectués dans l'administration fédérale.

1989-1990 : Condition féminine Canada a parrainé avec Emploi et Immigration Canada un atelier sur l'équité en matière d'emploi, où 20 représentantes des groupements féminins se sont rencontrées pour discuter du rôle et des responsabilités d'Emploi et Immigration Canada et de la Commission des droits de la personne dans la mise en oeuvre du programme de l'équité en matière d'emploi. Condition féminine Canada a suivi les progrès du Programme légifère d'équité en matière d'emploi et du Programme des contrats fédéraux ainsi que l'avancement des femmes dans l'administration fédérale.

**Responsabilités professionnelles et familiales** : Malgré la montée considérable et soutenue du taux de participation féminine dans la main-d'oeuvre, la femme a toujours la charge principale des tâches ménagères et du soin des membres de la famille. Le partage des responsabilités entre les femmes et les hommes est essentiel à la parité économique de la femme.

1991-1992 : Condition féminine Canada continuera de travailler avec les ministères fédéraux à l'application de la stratégie visant l'intégration des responsabilités professionnelles et familiales et à en suivre les progrès. 1990-1991 : L'organisme a surveillé l'application de la stratégie par les ministères fédéraux concernés. (Activité terminée).

1990-1991 : L'organisme a également surveillé la mise en oeuvre de la stratégie par les ministères du gouvernement fédéral concernés. Condition féminine Canada a parrainé, conjointement avec le Bureau de la main-d'oeuvre féminine de Travail Canada et le Conférence Board du Canada, une série de séminaires intitulés "Avantages d'une culture pro-famille : Processus décisionnel des entreprises". Les séminaires, qui ont eu lieu dans toutes les régions du Canada, visaient à aider les employeurs à comprendre toutes les régions du Canada, visaient à aider les employeurs à relever le défi d'une main-d'oeuvre en pleine évolution. Condition féminine Canada a pris en charge une partie des frais, soit 55 000 \$. (Activité terminée).

1989-1990 : Une stratégie fédérale a été mise au point et présentée, en novembre 1989, à la Conférence des premiers ministres sur l'économie. Le Conférence Board du Canada a diffusé les résultats des travaux de recherche entrepris en 1988. Condition féminine Canada a pris en charge une partie des frais, soit 15 000 \$ (Activité terminée).



## Egalité économique pour la femme

**La femme autochtone et le développement économique** : Les études indiquent que les femmes autochtones, qui forment le groupe le plus défavorisé de la population autochtone, n'ont pas les services d'éducation, de formation et de soutien nécessaires à leur formation en administration des affaires et en perfectionnement personnel.

1991-1992 : Condition féminine Canada administrera les fonds fédéraux destinés à aider la mise en oeuvre du Plan d'action pour le développement économique de la femme autochtone. En collaboration avec Industrie, Sciences et Technologie Canada, Affaires indiennes et du Nord et Emploi et Immigration Canada, Condition féminine Canada participera pour 25 p. 100 des frais du projet sur quatre ans. Sous réserve de l'autorisation du Conseil du Trésor, le total des coûts est évalué à 200 000 \$ pour le présent exercice.

1990-1991 : L'organisme favorisera la mise en oeuvre du Plan d'action par les ministères fédéraux intéressés. Condition féminine Canada a négocié avec les trois ministères mentionnés ci-dessus et a obtenu leur appui pour la mise sur pied de mécanismes d'appui à la mise en oeuvre du Plan d'action. (Activité terminée).

Les mécanismes en question sont le Comité de développement économique de la femme autochtone et le Bureau de coordination du développement économique de la femme autochtone.

1989-1990 : Un groupe de travail composé de membres provenant de Condition féminine et de trois groupements nationaux de femmes autochtones a conçu un plan d'action fédéral pour le développement économique de la femme autochtone au coût de 32 000 \$. (Activité terminée).

**Équité en matière d'emploi** : Les femmes sont toujours désavantagées au travail, car elles occupent des postes peu prestigieux et limités. Le gouvernement a mis en place plusieurs mécanismes pour obvier à la discrimination généralisée que subissent les femmes et d'autres groupes cibles.

1991-1992 : Condition féminine Canada continuera de surveiller l'avancement de la mise en oeuvre du Programme légiféré d'équité en matière d'emploi, du Programme des contrats fédéraux et de la politique de l'équité en matière d'emploi dans la fonction publique.

Condition féminine Canada continuera d'oeuvrer, de concert avec Emploi et Immigration Canada et les groupements féminins, à la préparation de la révision législative de 1991 à la "Loi sur l'équité en matière d'emploi".

## C. Perspectives de planification

### 1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Un ensemble vaste et complexe de facteurs influe sur les aspects juridiques, sociaux et économiques de la condition féminine au Canada. Ajoutons que des circonstances largement imprévisibles peuvent agir sur les travaux de planification de l'organisme. En voici quelques exemples :

- **Nouvelles priorités gouvernementales** : En raison du nombre, de la portée et de la complexité des problèmes abordés et du fait que les questions féminines relèvent d'un grand nombre de ministères fédéraux, l'organisme doit pouvoir réagir rapidement aux changements de priorités du gouvernement. Parmi les facteurs susceptibles d'avoir une influence sur les activités, on compte les conditions économiques, juridiques, technologiques, sociales et politiques.

- **Relations fédérales-provinciales-territoriales** : Beaucoup de questions à l'ordre du jour, au gouvernement fédéral, exigent pour leur solution une collaboration fédérale-provinciale-territoriale. Ainsi, les décisions des ministres à l'occasion des rencontres fédérales-provinciales-territoriales et des conférences des premiers ministres influent sur les activités de l'organisme, qu'il soit question de violence envers les femmes, d'intégration professionnelle, de formation des femmes ou de conciliation du travail et des obligations familiales.

- **Relations internationales** : Le Canada participe à diverses réunions et conférences internationales dont les résultats ont une incidence sur la charge de travail de l'organisme. En outre, le Canada est considéré comme un chef de file mondial en ce qui concerne les mécanismes pour la promotion de la femme. Par conséquent, un nombre croissant de pays et d'organismes internationaux l'ont appelé à ses compétences, à ses conseils et à son aide.

- **Pressions de la part du public et des organismes non gouvernementaux** : Les groupements féminins et le grand public demandent de plus en plus souvent des renseignements sur les politiques et les programmes du gouvernement qui intéressent les femmes. L'organisme doit régulièrement aider la ministre à répondre à ces demandes en rédigeant des textes de discours, des lettres et des documents destinés à la publication et en organisant des séances d'information et des consultations.

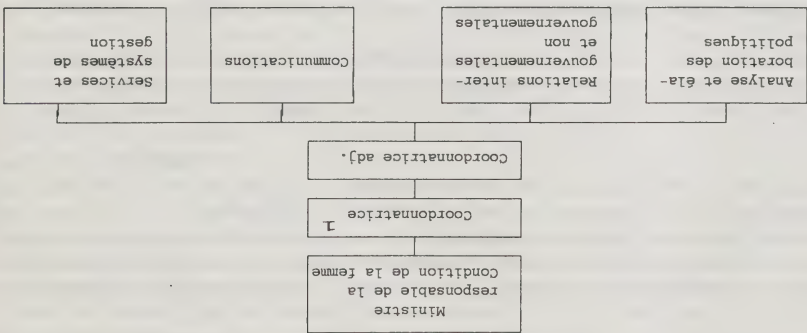
### 2. Nouvelles initiatives et état des initiatives annoncées antérieurement

En ce qui a trait au document de janvier 1989 intitulé « Les dimensions de l'égalité : Une mise à jour du plan d'action du gouvernement fédéral concernant les femmes », ce dernier a déterminé quatre grands objectifs pour les Canadiens, soit l'égalité économique, la justice sociale, la participation et

L'Analyse environnementale et l'Unité de correspondance. Le rôle de la direction est de communiquer des renseignements aux femmes, aux groupes féminins et au grand public sur les priorités et les programmes du gouvernement et les questions qui intéressent les femmes.

- La Direction des services et systèmes de gestion, qui compte 11 années-personnes, est chargée de l'établissement, de l'exécution et de la coordination des services financiers et administratifs et des services de gestion du personnel et de l'information. C'est elle qui s'occupe des questions d'information et de bureaucratie pour l'organisme. Elle offre aussi des conseils sur la mise en valeur et le perfectionnement des ressources et les comptes à rendre au sujet de leur utilisation.

Tableau 3 : Répartition des ressources pour 1991-1992 entre les diverses composantes organisationnelles



(milliers de dollars)	930	720	675	691	11	11	54
années-personnes	15	6	11	11	11	11	54
TOTAL							

1 Comprend les ressources du Cabinet de la ministre, de la coordonnatrice, de la coordonnatrice adjointe et du personnel exempté.

les progrès accomplis dans les provinces et les territoires, et préside des comités intergouvernementaux chargés de coordonner les efforts menés par les provinces, les territoires et le gouvernement central en faveur des femmes. En outre, la ministre responsable de Condition féminine Canada et les hauts fonctionnaires rencontrent souvent des groupements féminins de tout le pays pour étudier les mesures prises ou envisagées par le gouvernement.

Condition féminine Canada joue également un rôle sur la scène internationale, représentant le Canada lors des réunions de divers organismes comme la Commission de la condition de la femme des Nations Unies, le Commonwealth, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la Commission interaméricaine de la condition féminine (CIM) de l'Organisation des États américains (OEA).

## 5. Plan d'organisation du Programme (1991-1992)

**Structure organisationnelle :** Condition féminine Canada remplit son mandat aux 5 années-perspectives prévues pour le cabinet de la Ministre (2 employés du Ministère et 3 employés exempts). La structure organisationnelle de l'organisme et la répartition de ses ressources sont indiquées et résumées au tableau ci-dessous.

- Le **Bureau de direction**, composé de la coordonnatrice, de la coordonnatrice adjointe et de quatre employés de soutien, est chargé de la direction générale de l'organisme. ;

- La **Direction de l'analyse et de l'élaboration des politiques** compte 15 années-personnes, soit une directrice, quatre analystes principales de politiques, sept analystes de politiques et trois employées de soutien. Il a pour tâche d'effectuer des analyses et examens systématiques des politiques, lois et programmes fédéraux existants ou prévus sous l'angle de leur incidence sur les femmes, ainsi qu'à procéder à une planification stratégique propre à faire progresser les politiques, en collaboration avec d'autres ministères fédéraux;

- La **Direction des relations intergouvernementales et non gouvernementales** compte 6 années-perspectives. Son rôle consiste à assurer la coordination et la liaison avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les organismes internationaux pour l'élaboration de politiques intéressant les femmes. Cette direction travaille aussi auprès des organisations non gouvernementales, des groupes féminins, des universitaires et d'autres groupes s'intéressant aux questions touchant les femmes;

- La **Direction des communications**, qui compte 11 années-perspectives, est divisée en trois grands secteurs, soit le Service des communications,



## 2. Mandat

Le mandat de Condition féminine Canada est défini dans le décret en conseil n° 1976-779 et dans la Loi de 1976-77 portant sur l'affectation de crédits.

## 3. Objectif du Programme

L'objectif de Condition féminine Canada est de favoriser l'existence de chances égales pour les femmes dans toutes les sphères d'activité de la vie canadienne.

## 4. Description du Programme

Condition féminine Canada cherche à s'assurer que l'objectif de l'égalité pour les femmes est intégré à toutes les lois, toutes les politiques, tous les programmes et toutes les initiatives du gouvernement fédéral.

Toute action efficace en faveur de la promotion féminine suppose des relations de collaboration entre les ministères fédéraux et les gouvernements provinciaux et territoriaux de même qu'une collaboration des organisations non gouvernementales, de l'industrie, des responsables de l'éducation et de la santé, ainsi que des administrations locales. Condition féminine Canada cherche à établir un partenariat avec chacun de ces groupes.

Dans cette relation de partenariat, Condition féminine Canada joue un rôle de catalyseur. En effet, l'organisme n'exécute aucun programme qui lui soit propre; il influence plutôt les activités des autres ministères fédéraux. Souvent, il sert de fer de lance pour les initiatives nouvelles qui profitent aux femmes, mais qui sont par la suite mises au point et exécutées par d'autres ministères. Il surveille l'évolution des lois, des politiques et des programmes; recommande des changements; veille à ce que les décisions gouvernementales aient des effets positifs pour les femmes; organise des réunions et conférences; et s'assure que les questions pertinentes continuent d'être à l'ordre du jour.

Condition féminine Canada étudie toutes les lois et politiques et tous les programmes du gouvernement fédéral pour en déterminer l'incidence sur les femmes. Cette analyse concerne aussi bien les mesures de portée générale que les initiatives conçues expressément pour les femmes, car on sait que les effets des politiques et programmes ne sont pas les mêmes sur les femmes et sur les hommes à cause des différences qui les caractérisent sur les plans de l'espérance de vie, de la condition socio-économique, des questions de santé et de l'emploi.

En plus de prendre des mesures visant à influencer directement le processus décisionnel du gouvernement fédéral, Condition féminine Canada collabore avec les autorités provinciales et territoriales dans divers dossiers comme la violence envers les femmes, les femmes et le système pénal et les besoins spéciaux des femmes autochtones. L'organisme suit également de près



En 1970, la publication du rapport de la Commission royale d'enquête sur la situation de la femme au Canada témoignait de l'intérêt du gouvernement à cet égard, tout en présentant un éventail de questions sur lesquelles il fallait se pencher et en faisant des recommandations qui permettaient d'atteindre l'objectif de l'égalité de la femme. La nomination pour la première fois en 1971 d'un ministre chargé de la condition féminine a prouvé la volonté du gouvernement d'opérer ces changements. Le ministre avait pour mission de promouvoir l'égalité des chances pour les femmes et de donner suite aux recommandations de la Commission royale.

Au fil des ans, on a admis la nécessité d'effectuer des changements et le gouvernement s'est rendu compte de ce qu'il fallait faire pour réaliser des progrès. En 1976, le ministre a été chargé de faire en sorte que les préoccupations des femmes soient prises en compte dans l'ensemble du processus gouvernemental de planification et de décision. Cette idée fondamentale, qui constitue toujours la pierre angulaire de la stratégie fédérale de promotion de la femme, a amené la création de Condition féminine Canada, un organisme fédéral qui dispense des conseils au ministre et aux ministres fédéraux sur les questions qui intéressent les femmes. Ce fut la le premier pas dans la création d'un mécanisme national pour la promotion des femmes.

Il ne faut pas confondre l'organisme avec les autres organisations fédérales occupant des femmes, soit :

- le Conseil consultatif canadien de la situation de la femme est une organisation indépendante financée par le gouvernement fédéral dont le mandat est de conseiller le gouvernement fédéral sur les questions qui intéressent les femmes au Canada et d'attirer l'attention du public sur ces questions;

- le Bureau de la main-d'œuvre féminine de Travail Canada, qui fait des recherches et élabore des politiques concernant les répercussions du Code canadien du travail pour les femmes dans la population active; et

- le Programme de promotion de la femme du Secrétariat d'État, qui est chargé d'administrer les fonds mis à la disposition des organisations féminines non gouvernementales dont l'objectif est l'égalité des femmes, au niveau national, régional et local.

\$	
208 000	5 années-personnes et coûts connexes à cause des charges de travail accrues (Budget des dépenses supplémentaires B)
308 000	Phase I Automatisation - planification, formation, acquisition d'équipement (Budget des dépenses supplémentaires B)
(60 000)	Compressions budgétaires à l'échelle du gouvernement
456 000	

3. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Rendement financier de 1989-1990

(milliers de dollars)	1989-90	
Réels	Budget	Différence
	principal	
Condition féminine, Bureau de la coordonnatrice	3 650	3 608
Années-personnes*: contrôlées par le CT	46	46
autres	4	4
Total des années-personnes	50	50
* Pour de plus amples renseignements sur les années-personnes, voir le tableau 6 page 25		

Explication de la différence : Les dépenses réelles de 1989-1990 ont été de 42 000 \$ ou 1,2 % supérieures aux sommes prévues dans le Budget des dépenses, car l'organisme a pu se prévaloir du crédit 5 du Conseil du Trésor (événements du gouvernement) pour combler l'insuffisance budgétaire au titre des salaires.

## 2. Sommaire des besoins financiers

Les besoins financiers du Bureau de la coordonnatrice de Condition féminine Canada à la fois au titre du Budget des dépenses et au titre de l'exercice financier en cours sont ventillés par activité au tableau I.

Tableau I : Besoins financiers

(milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-92	Prévu 1990-91	Différence
Condition féminine, Bureau de la coordonnatrice	3 984	4 456	(472)
Années-personnes* : contrôlées par le CT	50	51	(1)
autres	4	4	
Total des années-personnes	54	55	(1)

\* Pour de plus amples renseignements sur les années-personnes, voir le tableau 6 page 25

**Explication de la différence** : Les besoins financiers pour 1991-1992 sont de 10,6% ou 472 000 \$ et d'une année-personne inférieurs aux prévisions de 1990-1991, ce qui s'explique ainsi :

- Variations comptables au titre de la taxe fédérale de vente (34 000 \$)
- Réduction due au fait que la troisième réunion des ministres du Commonwealth responsables de la Condition féminine est terminée

(438 000)

(472 000)

**Explication des prévisions de 1990-1991** : Les prévisions de 1990-1991 (qui se fondent sur des informations disponibles au 8 janvier 1991) sont de 456 000 \$ ou 11,4% supérieures aux 4 millions de dollars prévus dans le Budget des dépenses de 1990-1991 (voir les Autorisations de dépenses, page 4) pour les raisons suivantes :

A. Plans pour 1991-1992 et résultats récents

1. Faits saillants

- La violence envers les femmes est une question prioritaire sur laquelle se penchera Condition féminine Canada par son action auprès des autorités fédérales-provinciales ou territoriales, et en collaborant avec d'autres ministères fédéraux clés (voir page 18).
- Condition féminine Canada, en collaboration avec les ministères de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, des Affaires indiennes et du Nord et de l'Emploi et de l'Immigration, a établi des mécanismes (1990-1991) dont elle administrera le financement (1991-1992) pour faciliter l'application du plan d'action concernant la femme autochtone et le développement économique (voir page 14).

- Les femmes et la justice: ayant participé à la rédaction de "la création de choix" (1990-1991) (réponse du gouvernement fédéral aux recommandations du Groupe de travail du gouvernement fédéral sur les détenues fédérales), Condition féminine Canada collaborera avec le ministère de la Justice et homologues provinciaux et territoriaux pour promouvoir l'égalité des sexes dans le système judiciaire (voir page 17).
- Condition féminine Canada collaborera avec Emploi et Immigration Canada qui aura lieu en 1991 (voir page 14).

- Troisième réunion des ministres du Commonwealth responsables de la condition féminine tenue à Ottawa du 9 au 12 octobre 1990 : Condition féminine Canada a coordonné et organisé cette réunion, en collaboration avec le Secréariat pour les pays du Commonwealth et des ministères fédéraux clés (voir page 21).

Credit (dollars)		Budget	Total	Utilisation
		principale	disponible	réelle
Budgetaire-Condition féminine Canada				
40	Dépenses de Programme	3 302 000	3 346 525	3 344 360
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	306 000	306 000	306 000
Total du Programme - Budgetaire				
		3 608 000	3 652 525	3 650 360



# Autorisation de dépenser

## A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses

### Besoins financiers par autorisation

Crédit (milliers de dollars)	
Budget principal 1991-92	Budget principal 1990-91

40	Condition féminine - Bureau de la coordonnatrice	Condition féminine -	3 585	3 652	
		Dépenses du Programme	399	348	
		Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés			
		Total de l'organisme		3 984	4 000

### Crédit - Libelle et dépenses prévues

Crédit (dollars)	
Budget principal 1991-92	

40	Condition féminine - Bureau de la coordonnatrice	
	Programme	3 585 000

### Programme par activité

(milliers de dollars)		Budget principal 1991-92				Budget principal 1990-91	
Années personnes autorisées*	Fonction Capital	Total		Total			
		Budgétaire	Fonction Capital	Budgétaire	Fonction Capital		
Bureau de la coordonnatrice		50	3 948	36	3 984	4 000	
1990-91 Années- personnes autorisées		46					

\* Note: Pour de plus amples renseignements sur les années-personnes, voir le tableau 6 page 25

AUTORISATION DE DÉPENSER

A. Autorisations pour 1991-1992 . . . . .	4
B. Emploi des autorisations en 1989-1990 . . . . .	5

SECTION I

APERÇU DU PROGRAMME

A. Plans pour 1991-1992 et résultats récents . . . . .	6
1. Faits saillants . . . . .	6
2. Sommaire des besoins financiers . . . . .	7
3. Examen des résultats financiers . . . . .	8
B. Contexte . . . . .	9

1. Introduction . . . . .	9
2. Mandat . . . . .	10
3. Objectif du Programme . . . . .	10
4. Description du Programme . . . . .	10
5. Plan d'organisation du Programme (1991-1992) . . . . .	11
C. Perspectives de planification . . . . .	13
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme . . . . .	13
2. Nouvelles initiatives et état des initiatives annoncées antérieurement . . . . .	13
D. Efficacité du Programme . . . . .	21
E. Rendement et justification des ressources . . . . .	23

SECTION II

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

1. Aperçu des ressources du Programme . . . . .	24
2. Besoins en personnel . . . . .	25
3. Coût net du Programme . . . . .	27
4. Index . . . . .	28

Congu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenses provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année. Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1991-1992  
Partie III  
Condition féminine Canada

## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1991  
En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées  
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-65  
ISBN 0-660-56363-0



# Condition féminine Canada

## Budget des dépenses 1991-1992

Plan de dépenses

### Partie III



CA1  
N  
E77

# Supply and Services Canada



## 1991-92 Estimates



### Part III

#### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores  
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-46

ISBN 0-660-56364-9

1991-92 Estimates

Part III

Supply and Services Canada

## Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan comprises the Departmental Overview and three sections. The Departmental Overview is designed to present the Department's strategic direction and its continuing priorities. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.



## Table of Contents

	Page
<b>Departmental Overview</b> .....	4
<b>Details of Spending Authorities</b>	
A. Authorities for 1991-92 -- Part II of the Estimates .....	6
B. Use of 1989-90 Authorities -- Volume II of the Public Accounts .....	8
<b>Section I</b>	
<b>Program Overview</b>	
A. Plans for 1991-92 and Recent Performance	
1. Highlights .....	9
2. Financial Summaries .....	11
B. Background	
1. Introduction .....	14
2. Mandate .....	14
3. Program Objective .....	14
4. Program Description .....	14
5. Methods of Financing .....	19
C. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program .....	21
2. Initiatives .....	22
D. Program Effectiveness .....	26
<b>Section II</b>	
<b>Analysis by Activity</b>	
A. Supply Operations .....	30
B. Regional Operations .....	41
C. Management and Operational Services .....	47
D. Reciprocal Taxation .....	54
E. Program Administration .....	55
<b>Section III</b>	
<b>Supplementary Information</b>	
A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object .....	57
2. Personnel Requirements .....	58
3. Capital Requirements .....	61
4. Transfer Payments .....	62
5. Revolving Fund Financial Statements	
A. Supply Revolving Fund .....	63
B. Defence Production Revolving Fund .....	65
6. Net Cost of Program .....	66
7. Managing by Service Line .....	67
<b>Index</b> .....	69

---

## Departmental Overview

---

Supply and Services Canada (SSC) is an internal common service organization to government that does the shopping, pays the bills, collects the money and balances the books of the federal government.

SSC is a purchasing department that ranks among the largest in Canada, and the variety of purchases is unique in North America because SSC combines both civilian and defence procurement. SSC responds to the procurement needs of 158 client departments and agencies of the federal government and other jurisdictions, including foreign governments through the Canadian Commercial Corporation (CCC).

SSC, in its Receiver General function, administers the largest banking and cash management program in the country. The Receiver General's daily cash balance averages \$3.8 billion; public monies are collected through some 7,000 deposit locations across the country; and the total value of receipts into, and payments out of, the government's bank account exceed \$900 billion annually.

SSC manages one of the larger payroll and compensation systems in North America. On a yearly basis, the department issues: 11 million pay cheques and 2.0 million direct deposit payments to 325,000 federal employees; 24.3 million Canadian Pension Plan payments worth \$4.9 billion; 43.5 million Family Allowance cheques worth \$2.5 billion; and 37.09 million Old Age Security cheques worth \$13.4 billion.

The Department is determined to fulfil its mandate in a manner consistent with the commitment to improve public administration as outlined in Public Service 2000. To this end, the Department began a comprehensive review of its Service Lines in 1988. Reviews of the common Service Lines are largely complete. Their implications are now being addressed in a study of the regional delivery structure, and in the current review of internal Service Lines. This will ensure that all Departmental activities are integrated in the strategic vision. This includes: reorientation towards partnership, client-driven rather than systems-oriented services, and the use of technology to improve service and empower managers.

A Special Operating Agency is a self-contained unit within a government department. It has greater flexibility to manage in a business-like fashion. Two SSC Special Operating Agencies (SOAs) are in the implementation phase; Government Consulting and Audit Agency (GCAA), and Canada Communication Group (CCG). The experience may lead to the creation of additional SOAs or to other innovative approaches for improved service to clients.

Principal challenges to the Department will be providing client departments with increased control of their administrative decisions and decentralizing authority. To meet these challenges, the effective use of information technology will play a major role in meeting the main demands of clients in the three areas of finance, personnel and supply. SSC will retain its core mandatory services while shifting from executing transactions to providing information databases, linkages and expertise; from centralized to distributed processing; and from providing mandatory to optional services.

The move away from centralized information processing towards clients processing their own requirements will enable the Department to support the government-wide emphasis on the management of information.

Current efforts to improve the delivery of services include Acquisitions 2000, Public Service Compensation System, Financial Information Strategy, Personnel Management System and Open Bidding, and the Procurement Opportunities Board. These and numerous other approaches will continue the modernization of SSC's services infrastructure and will increase effectiveness and productivity as well as the level and quality of service to clients. The departmental commitment to access, fairness and service will be maintained and enhanced.

Human resource management will be a major area of activity, reflecting the changing nature of the common service organization. SSC recognizes the need for comprehensive and effective strategies to ensure the maintenance of a well-motivated, productive workforce. A broad-based human resources program has been established to address this need.

## Details of Spending Authorities

### A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates

#### Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates
<b>Supply and Services</b>			
1	Operating expenditures	310,779	266,781
5	Capital expenditures	9,762	13,025
10	Minister of State (Housing)		
	Exempt Staff Funds	250	200
(S)	Minister of Supply and Services - Salary and motor car allowance	51	49
(S)	Contributions to employee benefit plans	30,667	31,887
(S)	Supply Revolving Fund	7,760	7,119
(S)	Defence Production Revolving Fund	-	-1,600
	Item Not Required		
(S)	Reciprocal Taxation (Note 1)	-	311,000
<b>Total Department</b>		<b>359,269</b>	<b>628,461</b>

**Note 1:** This program was eliminated effective January 1, 1991, as a result of the introduction of the Goods and Services Tax. Any residual amount will be covered by a Supplementary Estimate during 1991-92.

#### Vote - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1991-92 Main Estimates
<b>Supply and Services</b>		
1	Supply and Services - Operating expenditures and contributions including: (a) recoverable expenditures on behalf of the Canada Pension Plan, the Unemployment Insurance Act and the Supply Revolving Fund; (b) expenditures on behalf of government departments and agencies for Unsolicited Research and Development Proposals; and (c) authority to spend revenue received during the year	310,779,000
5	Supply and Services - Capital expenditures	9,762,000
10	Payment on behalf of Minister of State (Housing) to persons hired pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act	250,000

## Details of Spending Authorities

### Program by Activities

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates						1990-91 Main Estimates
	Authorized person-years *	Budgetary Operating	Capital	Transfer Payments	Sub-Total	Less: Revenues credited to the Vote	
Supply Operations**	2,814	503,389	15,264	2,494	521,147	487,536	36,905
Regional Operations	3,347	334,366	7,922	-	342,308	212,413	120,129
Management and Operational Services	1,668	209,906	6,793	-	216,699	63,457	118,177
Program Administration	1,053	83,626	1,247	-	84,873	42,352	44,250
Item Not Required	-	-	-	-	-	-	-
Reciprocal Taxation***	-	-	-	-	-	-	311,000
	8,882	1,131,307	31,226	2,494	1,165,027	805,758	628,461
1990-91 Authorized person-years	9,318						

\* See Figure 36, page 59, for additional information on person-years

\*\* Includes Special Operating Agencies controlled person-years

\*\*\* See Note 1, page 6, for additional information on Reciprocal Taxation

### Further details on Revolving Funds

Portions of the two activities, Supply Operations and Regional Operations, are funded through the Supply Revolving Fund and Defence Production Revolving Fund. Because the operating profit or loss is calculated on an accrual accounting basis, it does not directly reflect the cash requirements of the Fund that are included in the Estimates. Certain items that must be taken into consideration in calculating the profit or loss do not require a direct cash expenditure. Some cash expenditures included in the Estimates do not have an impact on the operating balance. The two can be reconciled as follows:

#### Defence Production Revolving Fund\*

The Defence Production Revolving Fund is part of Supply Operations activity.

#### Supply Revolving Fund

The Supply Revolving Fund is part of the Supply Operations and Regional Operations activities.

		1991-92 Main Estimates			1990-91 Main Estimates	
	1991-92 Main Estimates		Expenditures	Revenues	Excess expenditures (revenues)	
(thousands of dollars)		(thousands of dollars)				
Expected operating loss/(profit)	-	Supply Operations*	498,531	480,427	18,104	23,229
Less:		Regional Operations	189,969	208,432	(18,463)	(19,809)
Non-cash items included in the calculation of the operating loss/(profit)	-	Operating (Loss) Profit	688,500	688,859	(359)	3,420
Plus:		Adjustments to arrive at net cash requirements	12,377	4,258	8,119	3,699
Cash expenditures not included in the calculation of the operating loss/(profit)	-	Main Estimates				
Increase/(decrease) in working capital	-	(net cash required)	700,877	693,117	7,760	7,119
New capital acquisitions	-			(thousands of dollars)		
Total Estimates (net cash required)	-	Expected operating (loss) profit		(359)		
		Less:				
		Non-cash items included in the calculation of the operating loss/(profit)		(9,087)		
		Plus:				
		Cash transactions not included in the calculation of the operating loss/(profit)				
		Increase/(decrease) in working capital		(4,258)		
		New capital acquisitions		21,464		
		Total Estimates (net cash required)		7,760		

\* For further information see page 38.

\* Includes Special Operating Agencies



## Details of Spending Authorities

### B. Use of 1989-90 Authorities – Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
<b>Supply and Services</b>				
<b>Budgetary</b>				
1	Program expenditures	255,786,000	273,146,001	<b>270,827,728</b>
3b	Minister of State (Housing) <sup>3</sup>	-	200,000	<b>195,994</b>
5	Capital expenditures	7,419,000	8,094,000	<b>6,168,983</b>
(S)	Minister of Supply and Services - Salary and motor car allowance <sup>1</sup>	47,800	48,200	<b>48,200</b>
(S)	Contribution to employee benefit plans <sup>1</sup>	30,525,000	30,000,000	<b>30,000,000</b>
(S)	Reciprocal Taxation <sup>1</sup>	303,000,000	319,087,751	<b>319,087,751</b>
(S)	Supply Revolving Fund <sup>1</sup>	3,241,000	8,079,836	<b>8,079,836<sup>2</sup></b>
(S)	Defence Production Revolving Fund <sup>1</sup>	(1,850,000)	(32,913)	<b>(32,913)</b>
<b>Total - Budgetary</b>		<b>598,168,800</b>	<b>638,622,875</b>	<b>634,375,579</b>
<b>Non-budgetary</b>				
(S)	Defence Production Loan Account <sup>1</sup>	-	-	-
<b>Total</b>		<b>598,168,800</b>	<b>638,622,875</b>	<b>634,375,579</b>

Note 1: For statutory items, the figures for Total Amount Available for Use and Actual Use are the same amount because of the non-lapsing or continuing nature of the authority.

Note 2: Excluding Payable at Year-End (PAYE) (\$5,822,414) for the SRF in the budgetary expenditures.

Note 3: 3b Payment on behalf of Minister of State (Housing) to persons hired pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act.

---

## Section I Program Overview

---

### A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

#### 1. Highlights

In accordance with the strategic priorities of the Department, the SSC Program established a number of initiatives and goals for 1991-92. Highlights, together with indications of recent performance, are as follows:

- **Open Bidding:** The Minister initiated the Open Bidding concept to provide greater and more equitable access to government procurement opportunities of less complex requirements for goods and certain services above \$25,000, thereby creating greater openness and competition. SSC's procurement opportunities are nationally advertised on an electronic bulletin board, the Procurement Opportunities Board (POB), and in the daily Government Business Opportunities (GBO) publication. (For details see page 22 and 23.)
- **Acquisitions 2000:** This is a broad-based initiative that will improve the value added service provided to client departments by SSC on behalf of the Government. The basic products offered will be product and procurement management, contract administration and procurement information management. The implementation of the initiative will take place throughout the mid and late 1990s. (For details see page 22.)
- **Direct Deposit:** Direct Deposit will provide to beneficiaries the service of having their Receiver General payments deposited directly into their account at a financial institution in Canada (For details see page 25).
- **Public Service Compensation System (PSCS):** The PSCS will replace the existing Public Service pay, pensions and insurance functions with an integrated compensation system. Upon full implementation in 1995-96, savings are estimated to be in the range of \$14,000,000 to \$23,000,000 annually. The feasibility study is nearing completion. SSC's request for the balance of funding will be made at a later date. (For details see page 25.)
- **Financial Information Strategy (FIS) Project:** The FIS is a multi-year strategy to enhance the Government's corporate and departmental financial information infrastructure. This initiative, which is jointly sponsored by the Office of the Comptroller General (OCG) and SSC, will ensure the provision of timely, accurate and accessible financial information through the use of modern technology. (For details see page 25.)

- **Goods and Services Tax (GST):** This initiative has required the major upgrade of systems and equipment in the nine regional offices which will be issuing the GST payments. These new systems are technologically advanced and will mean that SSC can provide more flexible and cost-effective payment services. SSC ensured that deposit facilities required for receipt of GST payments, and an arrangement for financial institutions to accept payment for GST on behalf of the Government, were in place by January 1991. As well, SSC is undertaking measures to recover the Federal Sales Tax (FST) and substitute the GST in contracts with deliveries due after December 31, 1990. (For details see pages 21 and 24.)
- **Incentive Rebate Programm (IRP):** This program, introduced in April 1990, was developed to provide an incentive to departments and agencies to dispose of surplus assets in a more timely manner. Clients receive a credit of 30% of the net proceeds of sale in the form of a credit against SSC charges. The Government's White Paper on PS 2000 refers to plans to increase net proceeds of disposals to 100% and to permit the transfer of assets between departments and the negotiation of trade-ins. (For details see pages 23 and 32).
- **Operational Plan Framework (OPF):** A proposal will be made early in 1991-92 to restructure the OPF to reflect the Service Line approach to the accountability structure of the Department. (For details see page 23.)
- **Special Operating Agencies (SOAs):** Two SOAs have been created to reflect the evolving concept of SSC. Under this concept, these two agencies, the Canada Communication Group and Government Consulting and Audit Agency, have been delegated the authority to manage with less centralized control and are subsequently held accountable for certain established agreed upon results. (For details see pages 4, 22, 31, 36, 37 and 51.)

## 2. Financial Summaries

**Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$000)**

	1991-92 Estimates		1990-91 Forecast			For Details See Page
	Expendi- tures	Revenues	Net Expendi- tures	Net Expendi- tures	Change	
Supply Operations*	521,147	487,536	33,611	39,382	(5,771)	30
Regional Operations*	342,308	212,413	129,895	136,607	(6,712)	41
Management and Operational Services	216,699	63,457	153,242	138,312	14,930	47
Reciprocal Taxation	-	-	-	311,000	(311,000)	54
Program Administration	84,873	42,352	42,521	64,921	(22,400)	55
<b>Total</b>	<b>1,165,027</b>	<b>805,758</b>	<b>359,269</b>	<b>690,222</b>	<b>(330,953)</b>	
Person-years**: Controlled by TB			8,882	9,175	(293)	
Other			553	159	394	59

\* Portions of the two activities, Supply Operations and Regional Operations, are funded under the Supply Revolving Fund and Defence Production Revolving Fund. See page 19 for further details on appropriation structure.

\*\* See Figure 35, page 58 and Figure 36, page 59 for additional information on person-years.

**Explanation of Change:** The net decrease in financial requirements for 1991-92 as compared to 1990-91 is \$330.9 million.

	(\$ millions)	For Details See Page
• Supply Operations	(5.8)	30
• Regional Operations	(6.7)	41
• Management and Operational Services	15.0	47
• Reciprocal Taxation	(311.0)	54
• Program Administration	(22.4)	55
Net decrease	<u>(330.9)</u>	

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast is \$61.8 million or 10% higher than the 1990-91 Main Estimates (see Authorities for 1990-91 -- Part II of the Estimates, page 6). The difference of \$61.8 million reflects the following major offsetting items:

	(\$ millions)
• negotiated settlement for Pay Equity;	22.8
• installation of the GST system;	21.7
• net increase in postal costs, banking fees and other operating costs;	7.0
• reprofiling of Receiver General projects;	2.7
• increase in the Supply Revolving Fund deficit for the period;	2.7
• increased capital requirements for the SRF;	2.7
• increase in DPRF requirements; and	1.6
• decrease in SRF depreciation cost.	<u>.6</u>
Net increase	<u>61.8</u>



**Figure 2: 1989-90 Financial Performance (\$000)**

	ACTUAL			MAIN ESTIMATES	
	Total Expenditures	Revenues	Financial Requirements	Financial Requirements	Change
Supply Operations	516,949	467,539	49,410	33,241	16,169
Regional Operations	330,107	199,265	130,842	125,954	4,888
Management and Operational Services	192,808	98,103	94,505	98,703	(4,198)
Reciprocal Taxation	319,088	-	319,088	303,000	16,088
Program Administration	98,908	58,378	40,530	37,271	3,259
Total Supply & Services Program	1,457,860	823,285	634,375	598,169	36,206
Person-years*: Controlled by TB			9,379	9,495	(116)
Other			13	11	2
			9,392	9,506	(114)

\* See Figure 36, page 59, for additional information on person-years.

**Explanation of Change:** Actual expenditures were \$36.2 million higher than 1989-90 Main Estimates due to the following items:

	(\$ millions)
• increase in transfer payments to provinces for the Reciprocal Taxation Activity;	16.1
• increase in salaries due to salary contract settlements;	12.1
• increase in the financial requirements of the Supply Revolving Fund (SRF) due mostly to an increase in working capital;	4.8
• increase in the requirements of the Defence Production Revolving Fund; and	1.6
• increase in Supply Support Initiatives, mainly for Unsolicited Proposals.	1.6
Net increase	<u>36.2</u>

## **B. Background**

### **1. Introduction**

SSC is a common service organization responsible for the acquisition and/or provision of goods and services to all federal departments and agencies listed in Schedules I and II of the Financial Administration Act (FAA) and for the provision of central and common administration services (including the Consolidated Revenue Fund and Receiver General for Canada functions). Services are also provided, on request, to agencies listed in Schedule III of the FAA.

### **2. Mandate**

Created on April 1, 1969, by the Government Organization Act, SSC operates within a statutory framework established by the FAA, the Department of Supply and Services Act of 1970, the Defence Production Act, the Surplus Crown Assets Act, assigned responsibilities under the Emergency Preparedness Act and the Emergencies Act, and a number of Orders in Council and several Memoranda of Understanding. The Supply and Services Program is subject to the Government's common service policy.

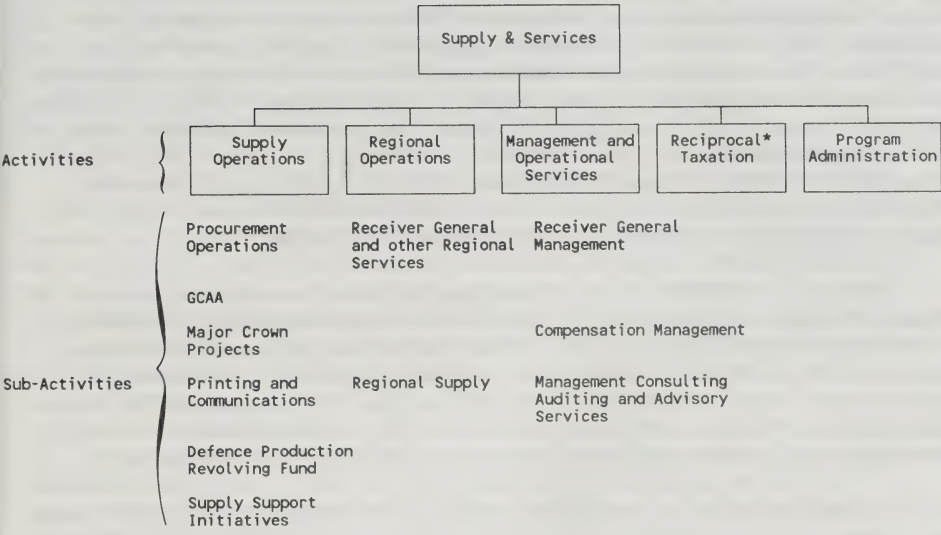
### **3. Program Objective**

To provide Receiver General programs in the areas of payment and banking services, maintenance of the central government fiscal accounts and associated reports; certain services in the area of compensation and personnel; and common services on a revenue-dependent basis; for the supply of goods and certain services required by departments and agencies, and the disposal of Crown-owned materiel; all designed to enhance government efficiency, effectiveness and economy, taking into account the contribution of procurement to the support of national objectives.

### **4. Program Description**

Figure 3 illustrates the activity and sub-activity structure of Supply and Services Canada.

Figure 3: Activity Structure



\* Refer to Note 1, page 6.

**Organization Structure:** Supply and Services is a decentralized program with major regional offices across Canada.

Figure 4: Supply and Services Operations



The Department consists of five major organizational groups which are referred to as Sectors and which are headed by an Assistant Deputy Minister (ADM) to whom Directors General of directorates or bureaux and Directors of branches report. These sectors are: Supply Operations, Government Operational Services, Finance and Administration, Corporate Policy and Planning, and Information Management Services. There are also five regional directorates - Atlantic, Quebec, Central, Western and Pacific - each headed by a Director General who, because of the importance of SSC regional activities, reports directly to the Deputy Minister. These organizations deliver a range of services to over 100 client headquarters and agencies. Also reporting directly to the Deputy Minister are the Director General of the Human Resources Directorate and the Chief Operating Officer of Government Consulting and Audit Agency.

To assist in the effective long-term management and resourcing of its activities, SSC has adopted a Service Line concept which identifies one senior manager with overall responsibility for a specific Service Line. Where Service Lines cross organizational boundaries (i. e., between headquarters and regional directorates), the Service Line manager retains overall responsibility for the Service Line, with headquarters and the Regional Directors General being responsible for delivery against the plans and resource parameters established for the Service Line.

The Service Line concept enhances product and functional management between headquarters and regional staffs. A fuller account of the responsibilities inherent in the Service Line concept is contained in the SSC Accountability Framework Document. (For details see pages 23, 26, 29, 67 and 68.)

The organization/activity roles and functions are summarized as follows:

**Supply Operations:** This activity is responsible for the overall management and direction of supply for the Government of Canada. The Supply Portfolio, through the Supply Operations Sector and Regional Directorates, procures 17,000 categories of goods and services for about 100 federal departments and agencies. The following represents the Service Lines for the Supply Revolving Fund as they presently pertain to the Supply Operations Sector: acquisitions; major crown projects; communications; traffic management; crown assets distribution and stocked item supply. For further detail see subsection II.A (pages 30-40).

**Government Consulting and Audit Agency (GCAA),** a Special Operating Agency, was established April 1, 1990, as part of the SRF effective April, 1991. GCAA is involved in the implementation and operations of financial control, inventory, personnel and accounting systems; production and provision of a series of financial products including management statements; completion of audit assignments and issuance of related reports; provision of consulting services to clients in such fields as policy research, management sciences, personnel, finance, management information systems, program and organizational development. (See also pages 10 and 51.)



The **Canada Communication Group (CCG)**: is a Special Operating Agency which was established on June 6, 1990. The CCG is involved in providing both in-house production as well as procurement activities in support of its clients' programs. The services provided are printing, publishing, marketing of government publications, audio-visual production, exhibits, advertising, communication packages, and communication planning. The CCG reports through the Assistant Deputy Minister, Supply Operations, to the Deputy Minister. (See also pages 10, 22, 36 and 37.)

**Regional Operations:** The Regional Operations directorates are the primary delivery mechanism for the Receiver General and other Supply and Services functions in Canada and abroad. SSC programs are delivered regionally through five directorates: Atlantic, Quebec, Central (including the National Capital Region), Western and Pacific. The Receiver General and other services functions encompass the monthly accounting and production of payments, and include attendant record keeping and statistical reporting for client departments. Regional Supply functions include: acquisitions; crown assets distribution; stocked item supply and printing. For further details see subsection II.B (pages 41-46).

**Management and Operational Services:** This activity is responsible for the Receiver General function and various services activities and is carried out by the organizational elements, the Government Operational Services Sector, and the Information Management Services Sector.

The Government Operational Services Sector is responsible for: the Receiver General function; the administration of compensation services; and the provision of services and optional products in the area of finance and personnel. The functions carried out are: maintenance of the Central Accounts of Canada and preparation and publication of the Public Accounts; the maintenance of the Central Accounting System; the management of systems required for administration of pay, pension and other benefit systems for the Public Service, the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police; and the provision of optional financial and personnel services to government departments and agencies. Delivery of compensation services is accomplished through 17 offices within Regional Operations in response to the requirements of 100 departments and other federal organizations which utilize one or more of these services.

The establishment of the Information Management Services (IMS) Sector arose from the need for a centre of expertise in information management and related technologies to enhance the Department's service role vis-à-vis its clients and to the Government as a whole. The new sector will consolidate IMS functions, such as policy and strategic planning, applications services, technology services, management services, telecommunications and corporate systems, previously performed by other sectors. The IMS Sector will provide services to clients who use Receiver General and Compensation functions directly, and to those involved in acquisition and procurement activities. IMS will also provide enhanced services to support internal departmental needs.



**Finance and Administration:** This Sector is responsible, at the corporate level, for providing internal management support functions that include finance, administration, security, statistical information and data management and contracts settlement.

**Corporate Policy and Planning:** The Corporate Policy and Planning Sector provides a wide range of Corporate Services, notably services to the Minister, Deputy Minister and senior management, including departmental audit, evaluation and contract assurance, performance measurement activities, departmental strategic policy development, communications and external relations services; support for the department wide corporate policy development; coordination of the departmental planning process; and administration of Corporate Secretary and the Access to Information functions and related program administration responsibilities.

Figure 5 illustrates the relationship between the organization and program/activity structure.

**Figure 5: 1991-92 Resources by Organization/Activity (\$000) and Person-Years**

ACTIVITY	Supply Operations		Regional Operations		Management and Operational Services		Program Administration		GROSS AMOUNTS	
	\$	PY	\$	PY	\$	PY	\$	PY	\$	PY
ORGANIZATION										
Minister and Receiver General for Canada										
Deputy Minister and Deputy Receiver General for Canada										
Assistant Deputy Minister Corporate Policy and Planning							15,565	203	15,565	203
Assistant Deputy Minister Supply Operations	521,147	3,351							521,147	3,351
Directors General Regional Directorates			342,308	3,347					342,308	3,347
Assistant Deputy Minister Information Management Services					96,987	836			96,987	836
Assistant Deputy Minister Government Operational Services					119,712	832			119,712	832
Assistant Deputy Minister Finance and Administration *							52,231	596	52,231	596
Director General Human Resources Directorate							17,077	270	17,077	270
ACTIVITIES										
TOTAL	521,147	3,351	342,308	3,347	216,699	1,668	84,873	1,069	1,165,027	9,435

\* Includes expenses and person - years for the Minister's Office, Deputy Minister's Office and Minister of State (Housing) Exempt Staff Funds.

## 5. Methods of Financing

There are various funding authorities in effect in SSC. Operating expenses not recovered from other government departments and agencies are funded by an annual appropriation. The Supply Revolving Fund finances various procurement activities and the costs are recovered from departments and agencies through an approved rate structure. The Defence Production Revolving Fund finances certain defence procurement activities when required. Statutory votes include Minister's salary and car allowance and contributions to employee benefit plans.

**Vote 1 - Supply and Services Program Expenditures:** provides funding needed for Receiver General programs in the areas of payment and banking services, maintenance of the central government fiscal accounts and associated reporting; and services in the area of compensation, personnel, finance, administration, management and advisory services and supply support initiatives. Revenues are credited to this Vote in accordance with parliamentary authority.

**Vote 5 - Capital Expenditures:** provides funding for the capital expenditures incurred by those organizations financed by the operating appropriation.

**Vote 10 - Minister of State (Housing) Exempt Staff Funds:** provides payment on behalf of Minister of State (Housing) to persons hired pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act.

**Supply Revolving Fund (SRF):** provides funding for the acquisition and/or provision of goods and services required by departments and agencies. Departments and agencies are provided these services on a fee-for-service basis. This includes the Special Operating Agencies. The statutory authority provides funding for capital expenditures, working capital requirements and the accumulated surplus/loss.

**The Defence Production Revolving Fund (DPRF):** provides funds to assist SSC in carrying out the responsibilities specified in the Defence Production Act related to the acquisition, transportation, and stockpiling of strategic materiel and defence supplies.

**Reciprocal Taxation:** this program was eliminated effective January 1, 1991, as a result of the introduction of the Goods and Services Tax. Any residual amount will be covered by a Supplementary Estimate during 1991-92.

**Other Statutory Votes:** expenditures for the Minister's salary and car allowance and contributions to employee benefit plans for Vote 1 person-years only.

Figure 6 illustrates the relationship of the appropriation structure to the activity structure in 1991-92.

**Figure 6: Relationship of Appropriation Structure to Activity Structure**

Activities/ Sub-Activities	Votes			Statutory Authorities		
	1	5	10	SRF	DPRF	Other
<b>Supply Operations</b>						
Procurement Operations				X		
Government Consulting and Audit Agency				X		
Major Crown Projects				X		
Printing and Communications				X		
Defence Production					X <sup>1</sup>	
Supply Support Initiatives	X					
<b>Regional Operations</b>						
Receiver General and Other						
Regional Services	X	X				X
Regional Supply				X		
<b>Management and Operational Services</b>						
Receiver General Management	X	X				X
Compensation Management	X	X				X
Management Consulting, Auditing and Advisory Services <sup>3</sup>	X	X		X		X
<b>Reciprocal Taxation<sup>2</sup></b>						X
<b>Program Administration<sup>4</sup></b>	X	X	X			X

Note 1: The Defence Production Revolving Fund reimburses the Supply Revolving Fund for services provided.

Note 2: This program was eliminated effective January 1, 1991, as a result of the introduction of the Goods and Services Tax. Any residual amount will be covered by a Supplementary Estimate during 1991-92.

Note 3: Cost recovery bureaux (management consulting and auditing) are not subsidized by appropriation.

Note 4: There is an overhead charge from the Program Administration activity to the sub-activities under the Supply Revolving Fund.

## C. Planning Perspective

### 1. External Factors Influencing the Program

Many external factors, some beyond SSC's control, combine to affect the Department's ability to fulfil its mandate as a central common service agency. SSC has developed a strategic agenda to address these external influences.

The effects on SSC of the environmental factors are outlined as follows:

- **Government Spending Restraint:** The current government policy of fiscal restraint in the allocation of person-years and financial resources will continue in the foreseeable future. SSC will be challenged to find innovative methods to deliver services in the most efficient and effective manner.
- **Public Service 2000 (PS 2000):** The Department is committed to the philosophy and practice of improved public administration as encompassed by the Public Service 2000 initiative. This is evidenced by the fact that the recommendations of the PS 2000 Task Team were foreshadowed by the SSC Service Line Reviews. These reviews addressed a reorientation towards partnership with clients, client driven rather than systems driven services and the use of technology to improve service and strengthen managers' accountability and authority. As well, the PS 2000 Task Force on Common Service Agencies is giving consideration to making certain common services optional.
- **Client Needs for the Modernization of Services:** The principal challenge for SSC will be to serve client departments' desire for increased delegation of authority by providing them with the infrastructure necessary to exercise increased control over administrative decisions. An essential element of this goal is the information technology resident in SSC to provide the information and decision support tools necessary to meet the many and varied demands of its clients in the three key resource areas of finance, personnel and supply. (See also page 22.)
- **Trade Policies:** The procurement policies of the Government and SSC will need to be reviewed in light of possible changes as a result of current negotiations under the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) and the Free Trade Agreement (FTA). An expansion of the current GATT/FTA coverage in government procurement would reduce the Government's leverage in using procurement as an instrument for regional and industrial development.
- **Goods and Services Tax (GST):** The GST will have an immediate impact on SSC as a common service organization through the requirement to issue Tax Credit payments and to deposit GST receipts. This has resulted in the need to increase staff and to acquire additional technology to cope with the major workload increase. SSC is also determining the impact on contracts in effect during the transition period from the FST to the GST. (See also pages 10, 24 and 25.)



- **Environmental Agenda:** As a common service agency as well as an operating department, SSC is committed to supporting the Government's Environmental Agenda. SSC will have to assess the impact of its initiative and to identify efficient and effective means to implement it. (See also page 26.)

## 2. Initiatives

SSC has developed major multi-year initiatives to meet previously mentioned strategies and the environmental challenges. SSC must ensure that the results and thrusts of the strategic Service Line Review activity is reflected in these initiatives.

### New and Ongoing Initiatives

- **Modernization of the Department:** Two Special Operating Agencies (SOAs) have been created within the Department: the Canada Communication Group from the former Communications Services Directorate; and Government Consulting and Audit Agency encompassing both the Bureau of Management Consulting and the Audit Services Bureau. These SOAs are based on the same principles as PS 2000 and IMAA, and reflect the evolving philosophy of the future of the Department as an increasingly optional common service agency. This innovative concept will provide a commercial orientation to services, transfer the authority of decision making to the SOAs, while at the same time ensuring that SOA management is held accountable for previously agreed upon results.

In response to the Service Line Reviews (SLR) and a review of the Information Management/Information Technology (IM/IT) functions in the Department, SSC underwent a reorganization in April 1990 and created two new Sectors: Information Management Services (IMS) and Government Operational Services (GOS).

- **Acquisitions 2000:** The initiative will redefine, at the government level, the operating methods and the infrastructures necessary to accomplish acquisitions. The project will determine what is to be done, how it is to be done and by whom. Updated technology will be employed to facilitate enhanced purchasing methods and to meet integrated government information resources management requirements. The project is being pursued on the basis of interdepartmental consultation and consensus building among the three stakeholders: SSC, the client departments and the supplier community. (See also page 32.)
- **Open Bidding:** This initiative is enhancing access to government procurement opportunities by businesses throughout Canada. It is envisioned that a national Procurement Opportunities Board (POB) will eventually become a one-stop selling and information centre allowing access to procurement opportunities under GATT and the FTA and with federal, provincial and municipal governments.



A major expansion in coverage of Open Bidding to include the majority of competitive goods over \$25,000 took place in April 1990. A user-pay concept to access the POB through Telecom Canada's special communications service was introduced on September 1, 1990. The coverage will be further broadened to include competitive service contracts during the period January through April 1991. This will be followed by the advertising of GATT and FTA proposed sole source procurements in July 1991. Consideration is being given to extending the sole source coverage to all of Open Bidding in 1991-92 and also the possibility of lowering the value threshold below \$25,000.

- **Rationalization of Socio-Economic Objectives:** The procurement policies and programs concerning the Government's socio-economic goals are being reviewed to resolve conflicts and streamline the procurement process. This project is proceeding in three phases: a revised Canadian Content policy for procurement; a revised Science and Technology policy; and the use of environmental choice products in procurement. Upon completion, a statement of the procurement policy of Canada will be published. The first phase, a revised Canadian content policy, is a joint project of SSC and Industry, Science and Technology Canada (ISTC).

- **Incentive Rebate Program:** This program commenced on April 1, 1990 and applies to all materiel with the exception of seized goods, passenger vehicles and vehicles up to one ton. Recyclable paper collected under the Papersave Program is also excluded. The program is designed to encourage disposal of surplus assets by providing rebates of 30% of net sales proceeds to client departments. During the first year, credit notes are being issued on a semi-annual basis. More frequent issue of the credit notes will be addressed at a later date once the program has been fully implemented. The Government's White Paper on PS 2000 refers to plans to increase net proceeds of disposals to 100% and to permit the transfer of assets between departments and the negotiation of trade-ins. (See also page 32.)

- **Managing by Service Line:** The concept was expanded upon by the Service Line Reviews which were undertaken in close consultation with client departments and senior officials of the Treasury Board Secretariat. Many of the recommendations made by the SLRs are currently being implemented with some organizational changes already made. A proposal will be made to restructure the Operational Plan Framework (OPF) to correspond to the new accountability structure of the Department. In the interim, the existing OPF with appropriate minor modifications will be used. Underlying management by Service Line is the aim of integrating service improvements and technology with a view to influencing the shape of government administration in the future. Ten SLRs are in varying stages of completion and another 7 are planned.

- **Financial Restructuring:** The Acquisitions, Major Crown Projects and Traffic Management Service Lines now operate on full revenue dependency. The nature of the work performed by SSC has changed fundamentally since the introduction of revenue dependency. No longer is it a transaction based environment. In general, revenue dependency for these SLs no longer achieves the positive results anticipated. Treasury Board (TB) has given approval in principle for the financial restructuring. However, the limited time available in the MYOP cycle necessitated a deferral of this initiative to 1992-93.
- **Capital Assets Management Plan (CAMP):** A comprehensive five-year departmental Capital Assets Management Plan for the acquisition of new capital assets and replacement/upgrade of aged assets was developed to ensure an effective and functional capital plant infrastructure will be in place to meet departmental program delivery objectives.
- **Goods and Services Tax (GST):** The introduction of the GST has meant a major upgrade of the equipment and systems, \$21.7 million in 1990-91, to issue GST credit payments for Revenue Canada and increased the number of staff engaged in the payment process. Ongoing operational funding has been provided at \$37.9 million with 146 additional staff. With the new equipment and systems, SSC will provide client departments with more flexible and responsive payment services. SSC ensured that deposit facilities required for receipt of GST payments, and an arrangement for financial institutions to accept payment for GST on behalf of the Government, were in place by January, 1991. As well, SSC is implementing a policy requiring suppliers to comply with the GST by substituting it for the Federal Sales Tax (FST) in contracts with deliveries due after December 31, 1990.
- **Human Resources Management:** Initiatives now under way in response to SSC's Human Resources Management strategy will result in:
  - improved availability of information required by managers to make human resource management decisions;
  - strategies to develop skills of employees based on identification of future requirements;
  - development of a recruitment strategy that will ensure a sufficient workforce will be available;
  - increased career mobility and better positioning of employees to achieve personal objectives;
  - formulation of career paths that will assist managers and employees to identify training and experience requirements and to make informed decisions when undertaking career planning; and
  - a strengthened role for employees in decision-making and problem-solving.

- **Public Service Compensation System (PSCS):** The PSCS will replace the present Public Service pay, pension and insurance systems with an integrated compensation system. As part of the feasibility study, cost estimates are being developed. A TB submission for additional funding will be made in March 1991. Savings in SSC operating costs, upon full implementation (1995-96), are estimated to range from \$14 million to \$23 million annually.
- **Departmental Personnel Management System (DPMS):** The DPMS development will produce a complete personnel management system in conjunction with PSCS, integrating departmental and personnel information support functions. The project began in 1989-90. DPMS users will be introduced to an integrated micro application in 1991-92. This integrated DPMS will have a technical linkage between the various applications (e.g. pay and benefits, classification, leave).
- **Financial Information Strategy (FIS) Project:** This project is a joint SSC/OCG initiative to enhance the Government's corporate and departmental financial information infrastructure. SSC is responsible for developing, implementing and operating the central financial systems, \$3 million in 1991-92, in accordance with the policies and standards framework provided by the Office of the Comptroller General (OCG). The framework includes the study of user requirements, an impact analysis, fast track initiatives, the implementation of common information, and financial information management.
- **Direct Deposit:** The Government is currently proceeding with the implementation of direct deposit on a voluntary basis with War Veterans Allowances, Canada Pension Plan, Old Age Security, and Family Allowances in late 1990 and early 1991. There are approximately 9.5 million beneficiaries under these programs, with 40% of the beneficiaries expected to select direct deposit as a payment method by the end of the second year.  
  
Direct deposit will be introduced by converting the 1.2 million payments now being mailed directly to financial institutions. This will be expanded to include those for whom cheques are being mailed to their residences as well as the first time applicants to the programs.  
  
SSC and Revenue Canada are examining the feasibility of implementing direct deposit for income tax refunds and GST refunds and credits. Direct deposit of income tax refunds will begin with a pilot project in Manitoba for 1990 with an initial volume of 197,000 refunds. The initial implementation of direct deposit for GST will begin in 1992-93 with a quarterly volume of 1,000,000 transactions. As well, the feasibility of direct deposit of general account payments is being studied with possible implementation of a pilot in 1993-94.
- **Defence Industrial Preparedness:** A decision was taken that the proposed Service Line was of strategic value. Several software prototypes for analysis of defence industrial issues were provided to specific client departments for evaluation. It is expected that decisions on the future of the concept will be taken in early 1991-92.



- **Environmental Agenda:** SSC is focusing on recycling, procurement and standards both as a department and as a common service organization. This includes recycling measures now in place - Papersave, recycling of laser printer toner cartridges, recycling of cancelled cheques - and efforts to replace known environmentally harmful products in Stocked Item Supply (SIS) with others such as biodegradable cleaning agents. Also included are measures such as: a switch to greater availability and use of recycled paper in government; working with the provinces to develop a statement of principles vis-à-vis environmentally sensitive procurement; intensifying work carried out by the Standards Board in qualifying products to be used in government. The action plan will see the introduction over the next 5 years of measures such as stocking more environmentally sensitive products in SIS, and developing systems to monitor client purchasing. In response to the proposed Environmental Assessment Act, SSC is developing a strategy including the development of an exclusion list of activities having no environmental impact and assessment of the environmental implications of policy initiatives.

#### **D. Program Effectiveness**

The effectiveness of the Supply and Services Program is measured in terms of:

- customer satisfaction and service delivery;
- efficiency and economy of operation; and
- contribution to national objectives.

Customer satisfaction is measured quantitatively and qualitatively. Measurement of customer satisfaction is conducted through performance measures established in each of the activities to monitor time and cost standards.

The Service Line Reviews conducted over the past two years led to the realignment of organizational elements. It is expected that the management of goal-oriented project activities will enhance delivery of SSC's services in terms of effectiveness, efficiency, economy, prudence and probity.

It was for these reasons that the Review Directorate, integrating audit, evaluation and contract quality assurance, was created in April 1990. The intent of the integration is to form a cohesive structure of activities that will provide the Deputy Minister with assurances as to the state of health of the Department.

Overall, the Review Directorate's major focus is to re-orient the Department's review groups to provide the Deputy Minister and the Departmental Management Committee with a global and ongoing assessment of the efficiency, effectiveness and economy of programs and activities within the Department. The integration process will be completed in 1991-92 and the Review Directorate will be functioning as intended with both audit and review activities actively supporting SSC's initiatives and priorities by the end of that year.

The Service Line Reviews so far conducted enabled SSC to better define its service role and thereby better respond to client demands. The Review Directorate will continue to work with Treasury Board, the Office of the Comptroller General and other departments on evaluations of a common nature. Overall, the Review Directorate's focus in 1991-92 will be to provide SSC senior management with an assessment of the efficiency, effectiveness and economy of programs and activities within SSC.

Audit themes governing the 1990-91 audit schedule can be summarized as follows:

- management of change in terms of commitment to people and results;
- management representations through the quality of information sources and of the process;
- product and service improvement in light of departmental commitments to clients;
- performance and value in terms of quality and consistency of performance; and
- value and compliance with government legislation, regulations, policies and standards.

The approved audit schedule for 1990-91 which addresses these themes include the following audits:

- **Financial**
  - General Billing System;
  - Costing in the Department;
  - Internal Control and Accounting;
  - Supply Revolving Fund;
  - Letters of Representation;
  - Part III of the Main Estimates; and
  - Financial Management System - Accounts Receivable Function.
- **Corporate and Human Resources**
  - Compliance to the Conflict of Interest Guidelines;
  - Efficiency and Effectiveness of Material Management;
  - Fleet Management and Motor Vehicles; and
  - Review of the implementation of Special Operating Agencies for: Consulting and Auditing, and Communications/Printing.



- **Information Management and Government Operations**

- Pay Systems;
- Payment Issue Systems;
- Problem Reporting;
- Direct Deposit System;
- Integrity of Salary and Service Data;
- Superannuation Systems; and
- Control of Payments, Accounts Payable System.

As in previous years, the Audit Branch will be conducting Systems Under Development audits in order to provide an opinion on the efficiency, effectiveness and economy of project management and to assess the extent to which the systems being developed provide adequate audit trails and controls. This year's System Under Development audits include:

- Central Accounting and Reporting Systems;
- Personnel System; and
- Public Service Compensation System (PSCS).

In the Supply Operations area, the following will be audited:

- Quality of Procurement through the Lifecycle;
- Supplier Concern Reporting and Resolution;
- Crown Assets Disposal;
- Requirements Definition and Preparation of Specifications; and
- Contracting in Science and Professional Services.

The Audit Branch also intends to conduct the following special reviews/projects:

- Enforcement of Contract Terms and Conditions; and
- Role of Internal Audit in Auditing Special Operating Agencies.

In the last fiscal year, Program Evaluation continued to support the Service Line process in determining the relevance of services provided in the current environment and identifying changes required to better define its service role in responding to client demands. Some of the fundamental questions which were addressed in this in-depth review were:

- What is the service being provided?
- Is it still needed? for whom?
- Who should provide it?
- How can it be delivered more cost effectively?

An underlying theme of the Service Line Reviews (SLRs) has been the integration of service improvements and technology with a view to influencing the shape of government administration of the future. Results from the completion of the SLRs to date include creation of the Special Operating Agencies; increased purchasing delegation to client departments; the development of the Acquisition 2000 concept paper; and the redesign of the Public Service Compensation System and the Central Accounting and Reporting System of the OCG/SSC Financial Information Strategy Project.

Performance indicators for individual activities/sub-activities are contained in Section II, Analysis by Activity.

## Section II

### Analysis by Activity

#### A. Supply Operations

##### Objective

To acquire and/or provide goods and services required by departments and agencies in an efficient and economic manner, taking into account the contribution of Supply to the realization of national objectives.

##### Description

This activity consists of five sub-activities: **Procurement Operations**; **Major Crown Projects**; and the **Special Operating Agencies**, financed by the Supply Revolving Fund; **Defence Production** financed by the Defence Production Revolving Fund; and **Supply Support Initiatives** financed by Vote 1.

##### Resource Summaries

Supply Operations accounts for 61% of the revenues and 45% of the budgetary expenditures of the Supply and Services Program.

**Figure 7: Activity Resource Summary (\$'000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92				Forecast 1990-91			
	Expenditure	Revenue	Net	P-Y	Expenditure	Revenue	Net	P-Y
Procurement Operations (SRF)*	167,747	141,991	25,756	1,179	167,696	139,994	27,702	1,181
GCAA (SRF)**	54,155	53,637	518	390	-	-	-	-
Major Crown Projects (SRF)*	35,146	36,350	(1,204)	334	34,513	36,744	(2,231)	335
Printing and Communications (SRF)*	251,540	253,558	(2,018)	1,448	312,275	309,585	2,690	1,448
Defence Production	2,000	2,000	-	-	2,000	2,000	-	-
Supply Support Initiatives	10,559	-	10,559	-	11,221	-	11,221	-
	521,147	487,536	33,611	3,351	527,705	488,323	39,382	2,964

\* Supply Revolving Fund components.

\*\* For further information concerning GCAA see Description - page 51; Business Volumes - page 52; Significant Events - page 53.

**Explanation of Change:** The net decrease in financial requirements for 1991-92 as compared to 1990-91 is \$5.8 million:

	(\$ millions)
• increase in the SRF working capital components;	1.9
• decrease in the operating deficit of the SRF;	(5.0)
• increase in depreciation cost;	(1.5)
• decrease in SRF capital expenditures;	(0.5)
• phasing-out of the Unsolicited Proposals in accordance with the Federal Budget of April 27, 1989;	(0.4)
• reduction in Communications Planning; and	(0.2)
• reduction in Depository Services.	(0.1)
<b>Net decrease</b>	<b>(5.8)</b>

## Performance Information and Resource Justification

### 1. Procurement Operations

#### Description

Procurement Operations involve the negotiation, issuance and administration of contractual documents; market research; product planning and method of supply studies for a wide variety of scientific, engineering and commercial commodities on behalf of the federal government, including aerospace and armament products; industrial and commercial products; printing acquisitions; office automation services and information systems; science and professional services and products; marine, electronics and industrial systems products and services and traffic management services. The role of the Queen's Printer and other communications, printing and publication functions are provided by the Special Operating Agency, Canada Communication Group, which was established June 6, 1990, and is expected to be fully operational by April 1, 1991.

#### Resource Summary

This sub-activity of Supply Operations accounts for 20% of revenue to and 23% of expenses from the Supply Revolving Fund.

**Figure 8: Statement of Operations (\$000 and Person-Years)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Revenue	<b>135,473</b>	132,692	133,702
Expenses			
Product costs	<b>42,871</b>	45,944	45,352
Operating costs	<b>85,749</b>	85,399	78,003
Program Administration*	<b>32,144</b>	28,111	27,428
	<b>160,764</b>	159,454	150,783
Surplus (deficit)	<b>(25,291)</b>	(26,762)	(17,081)
Resources Required (Provided for)			
(Surplus) Deficit	<b>25,291</b>	26,762	17,081
Depreciation	<b>(2,292)</b>	(1,706)	(759)
Capital expenditures	<b>9,275</b>	9,948	6,706
Working capital changes	<b>(6,518)</b>	(7,302)	(3,913)
Financial requirement (Net cash)	<b>25,756</b>	27,702	19,115
Person-years	<b>1,179</b>	1,181	1,175

\* The Program Administration expenses applicable to the Supply Revolving Fund are distributed to each sub-activity based on a cost methodology framework.

## Business Volume:

Figure 9: Summary of Business Volume

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Acquisitions:			
Contracting (\$ millions)	5,052	5,554	4,808
Traffic Management Services:			
Number of tickets arranged	285,000	285,000	294,241
Number of moves arranged	5,000	5,000	4,879
Number of freight invoices	325,000	325,000	299,208
Number of overseas shipments	375	375	217
Number of vehicles and equipment managed	12,900	19,500	19,476
Number of Vehicle Credit Cards	33,700	33,700	34,286
Number of Lost/Stolen Credit Cards	300	300	236

**Significant Events:** The production of a **Contracts Terms and Conditions Manual** will simplify contracts by enabling referral to terms and conditions in the Manual, and will generate administrative savings. Implementation is scheduled for April 1991.

The Electronic Catalogue Order-Taking System (ECOTS) will provide clients with a single ordering procedure for off-the-shelf items, reduce the paper burden of the existing system and reduce the ordering time. This project will also test and evaluate selected business and technology concepts in support of the development of Acquisitions 2000. The initial version of the ECOTS master catalogue/database will carry the SIS catalogue, a selected number of Standing Offers and the Customer Address Directory for use by customers in support of their procurement activities.

The Incentive Rebate Program of the Crown Assets Distribution Centre (CADC) encourages disposal of surplus assets with a rebate of 30% of net sales proceeds to departments and agencies. The first set of credit notes were issued in October 1990 covering the period from April 1 to September 15, 1990. Over \$2.8 million worth of credit notes were issued to CADC mandatory clients for that period. The Government's White Paper on PS 2000 refers to plans to increase net proceeds of disposals to 100%.

The need to find ways to reduce the administration burden of managing government travel has received considerable attention during the past year. SSC has been working closely with the Office of the Comptroller General and the Personnel Policy Branch (of the Treasury Board Secretariat) to find ways to improve all aspects of travel. The White Paper on PS 2000 indicates that in March of 1991, the Government will initiate a competition to maximize savings through economies of scale and require bidders to demonstrate how improved computer technology in the travel industry can streamline administrative processes, reduce the burden of paper, save money, and provide better, more responsive services.



## 2. Major Crown Projects

### Description

Major Crown Projects (MCP) involve the planning and management of the procurement aspects of projects defined as MCP by Treasury Board, as prescribed in individual project briefs and approved interdepartmental Memoranda of Understanding. This includes planning for and determining procurement options and potential suppliers; contract negotiations and planning; the production of contractual documents; contract administration; and contract close-out and audit.

### Resource Summary

This sub-activity of Supply Operations accounts for 5% of revenue to and 5% of expenses from the Supply Revolving Fund.

**Figure 10: Statement of Operations (\$000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Revenue	36,499	36,775	37,735
Expenses			
Product costs	200	199	155
Operating costs	24,455	24,957	22,990
Program Administration*	10,700	9,296	9,597
	35,355	34,452	32,742
Surplus (deficit)	1,144	2,323	4,993
Resources Required (Provided for)			
(Surplus) Deficit	(1,144)	(2,323)	(4,993)
Depreciation	(316)	(157)	(152)
Capital expenditures	107	218	114
Working capital changes	149	31	234
Financial requirement (Net cash)	(1,204)	(2,231)	(4,797)
Person-years	334	335	347

\* The Program Administration expenses applicable to the Supply Revolving Fund are distributed to each sub-activity based on a cost methodology framework.

**Business Volume:** A summary of the business volume for the sub-activity is presented below.

**Figure 11: Summary of Business Volume**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Contracting Value (\$ millions)	2,082	1,629	1,156

Treasury Board classifies a project as an MCP when:

- the expenditure consists of public funds;
- the estimated cost is at least \$100 million; and
- the Federal Government is the owner or major user.

**Performance Information:** Currently, a total of 42 MCPs in various stages of development and production are being managed for a total project cost in excess of \$23 billion of which over \$13 billion has been contracted to date.

**Illustrative examples of MCPs are:**

The **Canadian Airspace Systems Modernization Project (CASP)** involves the integration, modernization and improvement of systems, facilities and equipment used in providing air traffic services to commercial, military and private aircraft operators across Canada to the year 2000. Overall project value is in the order of \$5 billion.

The **Canadian Forces Supply Systems (CFSS) Project** is to provide National Defence with a new supply system involving a significantly enhanced capability, state-of-the-art computer processing technology and a supply concept based on distribution resource planning.

The **Canadian Patrol Frigate (CPF) Project** is designed to replace the navy's 30-year-old steam-driven destroyers with 12 new anti-submarine warfare vessels. The project includes certain items of life cycle support. The lead ship in the City-class is now under construction and is scheduled for delivery in May 1991. The contract price is \$6.2 billion and deliveries are scheduled from 1991 to 1997. The prime contractor is Saint John Shipbuilding Limited of Saint John, New Brunswick.

The **CL-289 Drone System** involves the production of the CL-289 Drone, a reusable, unmanned pre-programmed airborne surveillance vehicle, and associated ground support system, for use by divisional corps commanders to gather intelligence over the terrain where they are directed. On-board films are developed and interpreted at the ground support system complex. Total project value, including the development and production phases, is in the order of \$800 million with completion scheduled for 1992.

**The Canadian On-Line Secure Information and Communications Systems (COSICS) Office** is to provide External Affairs with an information processing system together with secure desk-to-desk communications between Ottawa and missions abroad. Now in the acquisition stage, the project is being carried out in two phases. The contract for Phase 1 was awarded in August 1988 and has seen the project implemented at missions in the United States and certain branches of External Affairs Headquarters in Ottawa. Completion of this phase is estimated to be the last quarter of FY 1990-91. Phase 2 will be to implement COSICS at the remaining missions in Headquarters and abroad and will continue until 1997.

**The Intelligence and Security Complex (ISX) Project** is to provide the Chief of Intelligence and Security of National Defence with an automated data processing and communications capability for intelligence and security applications. The ISX Project Management Office was established in 1985 and will continue for another 15 years. Phase I includes design, development, integration, installation and test of the initial operational facility. The second and third phases will provide automated interface capability with internal and external agencies and provide automation assistance for assessing intelligence data.

**The Light Support Vehicle Wheeled Project (LSVW)** calls for the acquisition of approximately 3300 2-ton trucks in various configurations for the Army to replace the existing fleet of 1¼-ton trucks. A Price and Availability Enquiry has been issued and contract award is expected prior to March 31, 1991.

**The Northern Terrain Vehicle Project** involves the acquisition of approximately 800 Hagglund BV206 tracked all-terrain vehicles. Four study contracts were issued in the first quarter of 1990-91. Project timeframe is 1991-1998.

**The Heavy Logistics Vehicle Wheeled Project (HLVW)** involves the acquisition of 1200 trucks of 10 tonnes capacity for the army. The fleet will consist of cargo, dump, wrecker, tractor and bridging trucks. This project has an overall value of \$400 million and covers the period 1990-1992. The prime contractor is UTDC Inc. of Kingston, Ontario.

**Radarsat** calls for the development of a Canadian-controlled remote sensing satellite with a space segment and a ground segment. The space segment includes a single polar orbiting satellite with a Synthetic Aperture Radar (SAR) as the primary sensor and a mission control centre. The ground segment includes two stations for receiving data, two data processing facilities and a communications system.

### 3. Printing and Communications

#### Description

The role of the Queen's Printer and other communication and publication functions are provided by the Special Operating Agency, the Canada Communication Group (CCG) which was established on June 6, 1990. CCG's mission is to be pro-active to customer needs and to provide both its in-house and contracting services in a fully optional environment.

The services provided by CCG are printing, publishing, marketing of government publications, audio-visual production, exhibits, advertising, communication packages, and communication planning.

#### Resource Summary

This sub-activity of Supply Operations accounts for 37% of revenue to and 36% of expenses from the Supply Revolving Fund.

**Figure 12: Statement of Operations (\$000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Revenue	254,598	309,846	294,239
Expenses			
Product costs	127,804	189,774	182,901
Operating costs	105,836	98,776	97,716
Program Administration*	14,825	19,911	20,165
	248,465	308,461	300,782
Surplus (deficit)	6,133	1,385	(6,543)
Resources Required (Provided for)			
(Surplus) Deficit	(6,133)	(1,385)	6,543
Depreciation	(2,196)	(1,799)	(2,341)
Capital expenditures	5,271	5,613	2,675
Working capital changes	1,040	261	1,849
Financial requirement (Net cash)	(2,018)	2,690	8,726
Person-years	1,448	1,448	1,492

\* The Program Administration expenses applicable to the Supply Revolving Fund are distributed to each sub-activity based on a cost methodology framework.

**Business Volume:** Business volume reflects revenues from Printing, Publishing, Expositions, Audio-Visual products and services and Communications Professional Services.



**Figure 13: Summary of Business Volume (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Printing	<b>104,922</b>	99,652.1	93,245
Publishing	<b>31,131.8</b>	26,324.6	24,746.3
Expositions and Audio Visual	<b>78,135</b>	70,888	78,832.4
Professional Services	<b>15,107.3</b>	83,228.3	80,398.8
<b>Total</b>	<b>229,296.1</b>	280,093	277,222.5

**Significant Events:** The proposed CCG Transition Plan to Optional Services outlines the strategy being put in place for the gradual introduction of new optional services starting April 1991 with full implementation by April 1992.

CCG has developed an Implementation Plan to position itself as a fully operational Special Operating Agency. This plan addresses the needs regarding CCG's mission, a planning framework with performance indicators to measure progress, a timely and accurate financial system for bottom-line performance, a human resource management framework to develop and retain well-qualified employees, the need for internal and external communications, the required authorities to respond to customer needs, and an organizational structure best suited to provide communication services. These activities and others related to implementing the Special Operating Agency are being addressed on an ongoing basis.



#### 4. Defence Production

##### Description

Defence Production involves carrying out responsibilities specified in the Defence Production Act related to acquiring, transporting and stockpiling strategic materiel and defence supplies. The acquisition and support services person-years required to carry out this function are provided from within the Supply Operations activity.

##### Resource Summary

This sub-activity of Supply Operations is financed by the Defence Production Revolving Fund.

**Figure 14: Statement of Operations (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Revenue	2,000	2,000	-
Expenses	2,000	2,000	-
Surplus (for the year)	-	-	-
Resources required (Provided for)			
Long Term Loan - Advances			
(Repayment)	-	-	(33)
Working capital changes	-	-	33
Financial Requirement (Net Cash)	-	-	-

## 5. Supply Support Initiatives

### Description

Supply Support Initiatives involve the evaluation and support of proposals which will increase public awareness of science and technology; funding of the subscription to and distribution of certain government publications and parliamentary papers; and provision of telephone referral and communications services.

### Resource Summary

This sub-activity of Supply Operations accounts for 2% of the total 1991-92 expenditure from the Operating Expenditures (Vote 1), Capital Expenditures (Vote 5), and Minister of State (Housing) Exempt Staff (Vote 10) appropriations, plus statutory employee benefit plans.

**Figure 15: Distribution of Sub-Activity Expenditures (\$000)**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Unsolicited Proposals	-	431	14,144
Depository Services Program	3,235	3,316	3,688
Science Culture Canada Program	2,693	2,694	2,689
Communications Planning Services	699	839	2,010
Canada Service Bureau	3,932	3,941	3,868
Total	10,559	11,221	26,399

**Description of Supply Support Initiatives:** The purpose of each element in this sub-activity is described as follows:

**Depository Services Program:** This sub-activity element pays for the distribution of government publications at no charge to depositories; provides a subsidy for individual subscriptions for Hansard.

**Science Culture Canada Program:** This sub-activity element provides financial contributions to projects that:

- increase the general public awareness of scientific and technical achievements and their potential, particularly those of Canadian origin or application;
- stimulate greater public interest in, and understanding of, the role and impact of science and technology in contemporary society;

- improve communications between scientists and non-scientists, between the creators and users of technology, and those who generate technical change and those affected by it; and
- develop and sustain greater interest in and awareness of science and technology among Canada's young people.

**Communications Planning Services:** This sub-activity element provides advice to clients or undertakes communications programs and projects, from the development of media strategy to implementation, monitoring, and evaluation on their behalf.

**Canada Service Bureau:** This sub-activity element operates the federal government's telephone referral and basic information service. Its objective is:

- to increase public awareness of federal programs and services;
- to provide Canadians with better access to government; and
- to help departments improve the quality of their service through its feedback information system.

## B. Regional Operations

### Objective

To acquire, deliver, provide and/or dispose of a wide range of goods and services including services associated with the Receiver General functions, the compensation function for government employees in a timely and efficient manner, locally, in Canada and abroad as required by departments and agencies, taking into account the contribution of Supply and Services to the realization of national objectives.

### Description

Regional Operations consists of a network of offices throughout Canada which are responsible for the delivery of services being offered by SSC at the local level. This activity has two sub-activities, the **Receiver General and Other Regional Services**, financed by the Operating Expenditures (Vote 1) appropriation; and **Regional Supply** which is financed by the Supply Revolving Fund.

### Resource Summaries

Regional Operations accounts for 26% of the revenues and 29% of the budgetary expenditures of the Supply and Services Program.

**Figure 16: Activity Resource Summary (\$000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92				Forecast 1990-91			
	Expenditure	Revenue	Net	P-Y	Expenditure	Revenue	Net	P-Y
Receiver General and Other Regional Services	150,019	4,832	145,187	2,353	151,566		151,566	2,348
Regional Supply (SRF)*	192,289	207,581	(15,292)	994	184,486	199,445	(14,959)	1,037
	342,308	212,413	129,895	3,347	336,052	199,445	136,607	3,385

\* Supply Revolving Fund components

**Explanation of Change:** The net decrease in financial requirements for 1991-92 as compared to 1990-91 is \$6.7 million:

	(\$ millions)
• price increase - salaries and benefits;	1.5
• increase in SRF capital expenditures;	1.0
• decrease in working capital components of the SRF;	0.7
• reduction for postage, cheques and envelopes;	(6.9)
• increase in the operating surplus of SRF components;	(1.5)
• reduction as a result of FST clawback, re: GST;	(0.7)
• increase in depreciation cost for SRF; and	(0.5)
• TB cuts in support of Gulf War.	(0.3)
Net decrease	<u>(6.7)</u>

## Performance Information and Resource Justification

### 1. Receiver General and Other Regional Services

#### Description

Receiver General and Other Regional Services involve the maintenance of records associated with Receiver General services, including acceptance of compensation data from employing departments; maintenance of records and accounting for payroll deductions; calculation of benefits, issuance of appropriate statistical reports and maintenance of records for social and economic assistance programs; issuance of payments to employees, Public Service pension recipients, social and economic assistance recipients and suppliers, within approved time frames; and provision of a variety of financial and statistical reports and services to departments and agencies on request.

#### Resource Summary

This sub-activity of Regional Operations accounts for approximately 33% of the total 1991-92 expenditures and 46% of the person-years from the Operating Expenditures (Vote 1), Capital Expenditures (Vote 5), and Minister of State (Housing) Exempt Staff (Vote 10) appropriations, plus statutory employee benefit plans.

**Figure 17: Sub-Activity Expenditures, Revenues (\$000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Gross Expenditures	150,019	2,353	151,566	2,348

**Business Volume:** The output of the Receiver General and Other Regional Services sub-activities is measured by the number of cheques issued and the number of active accounts maintained.

**Figure 18: Summary of Business Volume (000)**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Outputs			
Total payments issued	205,000	157,127	155,282

**Note:** The 1991-92 Estimates include 43 million payments for GST.



**Performance Information:** The following table provides significant statistics for the sub-activity. The performance indicator developed for this service represents output per direct person-year.

**Figure 19: Performance Information**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Payments issued per direct person-year	<b>98,652</b>	<b>84,153</b>	<b>76,155</b>

**Note:** The 1991-92 Estimates include 146 person years for GST.

**Significant Events:** The Regions face a multiplicity of change factions spearheaded by technological advancements and improvements both from the perspective of internal production platforms and office automation innovations to external, client initiated, user oriented common departmental systems such as DPMS, Common Departmental Financial Systems (CDFS) and ECOTS.

Regional Technology initiatives will include the replacement of the existing computer systems with upgraded data processing technology in the regions. The main objectives include improved service levels, security and quality.

**Contribution to National Objectives:** The Receiver General and Other Regional Services, in support of social programs, issued payments and maintained accounts as illustrated in Figure 20.

**Figure 20: Major Payments Issued (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Family Allowances	<b>44,541</b>	<b>44,135</b>	<b>43,889</b>
Old Age Security/Guaranteed Income Supplement	<b>38,771</b>	<b>37,838</b>	<b>36,794</b>
Canadian Jobs Strategy	<b>711</b>	<b>917</b>	<b>672</b>
Canada Pension Plan	<b>31,361</b>	<b>28,873</b>	<b>28,022</b>

## 2. Regional Supply

### Description

Regional Supply involves contracting services including bid solicitation; negotiation and award of contracts; contract administration; product planning; market research; method of supply studies; disposal operations; marine inspections; service calls for maintenance and repair of office equipment and furniture; printing production; assets management; provision of warehousing services; and issuance of stocked items through supply centres and self-service stores.

### Resource Summary

This sub-activity of Regional Operations accounts for 30% of revenue to and 28% of expenses from the Supply Revolving Fund.

**Figure 21: Statement of Operations (\$000) and Person-Years)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Revenue	208,432	199,613	200,525
Expenses			
Product costs	92,861	90,085	92,637
Operating costs	78,208	76,058	71,265
Program Administration*	18,900	16,513	17,077
	189,969	182,656	180,979
Surplus (deficit)	18,463	16,957	19,546
Resources Required (Provided for)			
(Surplus) Deficit	(18,463)	(16,957)	(19,546)
Depreciation	(3,880)	(3,410)	(3,469)
Capital expenditures	6,200	5,240	6,790
Working capital changes	851	168	1,260
Financial requirement (Net cash)	(15,292)	(14,959)	(14,965)
Person-years	994	1,037	1,027

\* The Program Administration expenses applicable to the Supply Revolving Fund are distributed to each sub-activity based on a cost methodology framework.

**Business Volume:** Relevant statistics of business volume are provided in the following table.

**Figure 22: Summary of Business Volume (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Stocked Item Supply	125,108	124,912	120,006
Acquisitions	63,202	61,515	62,413
Crown Assets Distribution	10,120	10,095	8,395
Maintenance and Repair	-	1,253	7,875
Warehousing	1,605	1,562	1,497
Other	-	-	-
<b>Total</b>	<b>200,035</b>	<b>199,337</b>	<b>200,186</b>

**Significant Events:** The implementation of Procurement and Acquisition Support System (PASS) in the Central region has been completed. A marketing plan focusing on client visitations together with PASS demonstrations has been developed and implemented.

Regional participation by SSC and client departments is a major element of the Incentive Rebate Program.

The elimination of the Equipment Maintenance and Repair Service in favour of a new source of supply was completed.

**Contribution to National Objectives:** SSC supports regional procurement programs to emphasize the use of procurement in economic growth and diversification. Contributions to achievement of the federal responsibility to increase contracting in Western Canada are made through the Western Procurement Initiative Action Plan.

SSC supports the objectives of the Federal Government for regional development as highlighted by the joint Western Diversification/SSC Western Procurement Initiative which aims to use federal procurement to promote economic growth and diversification in Western Canada. This will be the final year of the 4 year plan to increase the level of purchasing in Western Canada.

The FEDNOR Procurement Initiative continues to enjoy success in Northern Ontario, as well as areas beyond its intended boundaries. Particularly successful was the Showcase: Northern Ontario, which was held in the National Capital Region last May. The Quality Management Program, which provides accreditation of suppliers, was well received in the north. A number of trade shows, seminars and meetings with various suppliers and trade associations contributed to the success of the program.

**Figure 23: Regional Supply Contracting**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Number of contractual documents	<b>217,425</b>	<b>219,614</b>	<b>218,497</b>
Value of contractual documents (\$ Million)	<b>2,005</b>	<b>1,926</b>	<b>1,968</b>

## C. Management and Operational Services

### Objective

To provide services in support of the operations of the Federal Government, in an economic and efficient manner, through the provision of the Receiver General function and services in the area of compensation, financial and personnel systems.

### Description

This activity has three sub-activities, **Receiver General Management, Compensation Management and Management Consulting, Auditing and Advisory Services** which are financed from the Operating Expenditure Appropriation Vote 1.

### Resource Summaries

Management and Operational Services accounts for 8% of the revenues and 19% of the budgetary expenditures of the Supply and Services Program.

**Figure 24: Activity Resource Summary (\$000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92				Forecast 1990-91			
	Expenditure	Revenue	Net	P-Y	Expenditure	Revenue	Net	P-Y
Receiver General Management	148,207	18,927	129,280	1,084	122,950	19,895	103,055	906
Compensation Management	22,593	7,530	15,063	225	29,118	7,919	21,199	230
Management Consulting, Auditing and Advisory Services	45,899	37,000	8,899	359	100,922	86,864	14,058	744
	216,699	63,457	153,242	1,668	252,990	114,678	138,312	1,880

**Explanation of Change:** The net increase of \$15.0 million between the 1990-91 forecast and the 1991-92 Estimates is as a result of:

	(\$ millions)
• finalization of the GST system implementation;	16.2
• increase in fees for banking services;	4.7
• price increase - salaries and benefits;	5.7
• Public Service Compensation System reduction pending reconfirmation by TB;	(8.5)
• TB cuts in support of Gulf War;	(2.1)
• reduction as a result of FST clawback re. GST; and	(1.3)
• all other changes.	0.3
Net increase	<u>15.0</u>



## Performance Information and Resource Justification

### 1. Receiver General Management

#### Description

Receiver General Management involves: the negotiation of all banking arrangements on behalf of the Government of Canada with financial institutions; the management and control of disbursements of the Government, part of which includes reconciling and controlling all payments instruments issued by the Government, whether by SSC or by departments; the management of the movement of all receipts collected by government departments and their transfer to the credit of the Receiver General; the investing, on a daily basis, all government cash holdings in accordance with agreements and instructions from the Bank of Canada and the Department of Finance; the management of the payment issue to tax refund recipients, social and economic assistance recipients and suppliers; the maintenance of the Central Accounts of Canada; the annual preparation and publishing the Public Accounts of Canada; the publishing of a monthly statement of the financial operations of the Government of Canada; the preparation of special reports on government-wide financial information for the central agencies; the provision of financial transaction statements to respective departments and agencies; and, the maintenance of the Central Accounting System.

#### Resource Summary

This sub-activity of Management and Operational Services accounts for approximately 32% of the total 1991-92 expenditures and 21% of the person years from the Operating Expenditures (Vote 1), Capital Expenditures (Vote 5), and Minister of State (Housing) Exempt Staff (Vote 10) appropriations, plus statutory employee benefit plans.

**Figure 25: Sub-Activity Expenditures, Revenues (\$000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Gross Expenditures	148,207	1,084	122,950	906
Revenues	18,927		19,895	

**Business Volume:** Relevant statistics of business volume are provided in the following table.

**Figure 26: Summary of Business Volume**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Number of bank facilities	<b>5,100</b>	5,100	4,935
Payments reconciled (includes UIC warrants)	<b>229,000,000</b>	195,000,000	183,966,000
Number of central accounts	<b>3,700</b>	3,600	3,656
Number of departments and agencies receiving Departmental Reporting System reports	<b>113</b>	113	111
Issue Public Accounts	<b>Oct 31</b>	Oct 29	Oct 23

**Significant Events:** In addition to the major projects in support of the Receiver General function, described in preceding pages, i.e. the Direct Deposit, Goods and Services Tax, and Financial Information Strategy Projects, other activities are also under way:

- **Income Security Programs Redesign** - This project will assess and update the delivery of Old Age Security, Canada Pension Plan and Family Allowances. This is a HWC project in which SSC is participating.
- **Receiver General Cheque Redesign** - The Government's payment instrument (Receiver General Cheque) is redesigned on a predetermined frequency, and as such is now under review.
- **Payment Control System** - The Payment Control System, which was designed to handle returned and duplicate cheques, will be implemented for several major payment issue systems.
- **Triennial Banking Services Agreement** - A new agreement is currently being negotiated with the Financial Institutions.

## 2. Compensation Management

### Description

Compensation Management is part of the team which contributes directly to the delivery of pay and benefits systems and services. Compensation Management fulfils the product management and coordination role within this team.

Management of the Compensation Service Line involves product planning and monitoring; functional systems management, including analysis specifications; identification and quality testing; advisory services and policy interpretation; and drafting and distribution of manuals and training material.

### Resource Summary

This sub-activity of Management and Operational Services accounts for approximately 5% of the total 1991-92 expenditures and 4% of the person-years from the Operating Expenditures (Vote 1), Capital Expenditures (Vote 5), and Minister of State (Housing) Exempt Staff (Vote 10) appropriations, plus statutory employee benefit plans.

**Figure 27: Sub-Activity Expenditures, Revenues (\$'000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Gross Expenditures	22,593	225	29,118	230
Revenues	7,530		7,919	

**Business Volume:** Relevant statistics of business volume are provided in the following table.

**Figure 28: Summary of Business Volume**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Number of Accounts	1.56M	1.55M	1.55M
Number of Payments (incl. direct deposits)	15.46M	14.75M	14.82M

**Significant Events:** In addition to the major projects in support of Compensation Management, and described in preceding pages, i.e. the Public Service Compensation and Direct Deposit Systems, other activities are also under way:

- **Personal Record Identifier Number (SIN Removal)** - In support of the Government's decision to restrict SIN to legislated uses, an alternate to the SIN as an employee identifier in government programs is being developed.
- **Pension Reform** - Pension plans for the Public Service, Canadian Forces and Royal Canadian Mounted Police are contained in legislation and have not been amended substantially in many years. There have been several attempts in the past to reform pensions by aligning them with other federal policies, funding the indexing scheme and providing employee representation in the management of the plans.

A reform Bill is currently being drafted for potential tabling in early 1991. The Bill will create a new Pension Plan and a Pension Management Board. Major provisions of this Bill include Pension coverage for part-time employees, credit splitting on marital breakdown, vesting and lock-in of contributions after two years.

### **3. Management Consulting, Auditing and Advisory Services**

#### **Description**

Some financial and personnel services are offered to client departments and agencies on an optional basis. As these products are optional, they are also revenue dependent. The optional financial and personnel systems and services which are derived from SSC's core systems in the compensation, payments and accounting areas are: FINCON; the Departmental Personnel Management System (DPMS); the Departmental Reporting System (DRS), the Central Agency Personnel Information Systems, PERSFILE, departmental employee benefit statements, optional accounting services and ad hoc reporting and downloading.

Management Consulting, Auditing and Advisory Services are performed by the Special Operating Agency, Government Consulting and Audit Agency. These services include: the implementation and operations of financial control, inventory, personnel and accounting systems; production and provision of a series of financial products including management statements; completion of audit assignments and issuance of related reports; provision of consulting services to departments, agencies, Crown Corporations, provincial governments (governments of foreign countries and UN agencies) and interaction in such fields as policy research, personnel, finance, management information systems, program and organization development.



## Resource Summary

This sub-activity of Management and Operational Services accounts for approximately 10% of the total 1990-91 expenditures and 7% of the person-years from the Operating Expenditures (Vote 1), Capital Expenditures (Vote 5), and Minister of State (Housing) Exempt Staff (Vote 10) appropriations, plus statutory employee benefit plans.

**Figure 29: Sub-Activity Expenditures, Revenues (\$000 and Person-years)**

	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Gross Expenditures	45,899	359	100,922	744
Revenues	37,000		86,864	

**Significant Events:** In addition to the major projects in support of Management Consulting, Auditing and Advisory Services, and described in preceding pages, i.e. the Departmental Personnel Management System development and Financial Information Strategy Projects, other activities under way are:

**Coordination of Access to Information Request System (CAIRS)** -This facility provides a coordination service to government departments involved in responding to request(s) for information under the Access to Information legislation, and where more than one department is involved. New departments are still being brought on-line, and the total number using this facility is 41.

**Business Volume:** Relevant statistics of business volume are provided in the following table.

**Figure 30: Summary of GCAA Business Volume**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Audit assignments completed (Audit Services Group - ASG)	2,000	2,000	2,105
Consulting assignments undertaken (Government Consulting Group - GCG)	700	700	742
Departments and agencies receiving services (ASG and GCG)	55 to 60	55 to 60	67 to 69



**Significant Events:** GCAA will establish policies and procedures to further improve its ability to serve managers in the public service and implement strategic initiatives in support of departmental and national objectives, by assuming responsibility for a greater range of authorities than had previously been delegated to either the Audit Services Group (ASG) or the Government Consulting Group (GCG).

New markets for GCAA services will be explored through strategic alliances with other departments and agencies and joint ventures with private sector organizations. The opportunities to provide expertise to international and foreign governments will be explored in a more systematic manner, providing increased transfer of our skills, expertise and experiences (as well as those of private sector subcontractors) to other countries.

**Contribution to National Objectives:** GCAA contributes to the achievement of national objectives by: conducting a significant number of audit and consulting assignments through the use of small scale private sector subcontractors, thereby increasing their opportunity to receive government contracts; serving as a prototype Special Operating Agency operating in a business-like manner without losing sight of the public service traditions and values; assisting in the implementation of priority objectives such as concern for the environment and public service reorientation (PS2000) by assisting managers throughout the public sector in complying with new policies and procedures.

## D. Reciprocal Taxation

### Objective

To provide funds for payments to provincial governments in lieu of taxes and fees under statutory authority.

### Description

The remittance by Supply and Services Canada of payments in lieu of provincial taxes and fees to participating provinces on the consumption or use of goods and services by federal government departments and agencies (including provincial general sales taxes and motor vehicle registration fees; excluding sales taxes paid by federal departments through suppliers, such as taxes on fuel, meals and accommodation). In return the participating provincial governments pay federal sales and excise taxes on their purchase of goods.

**Figure 31: Activity Resource Summary (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Change</b>
Reciprocal Taxation	-	311,000	(311,000)

**Explanation of Change:** The net decrease of \$311.0 million between the 1990-91 Forecast and 1991-92 Estimates results from the elimination of this program, effective January 1, 1991, as a result of the introduction of the Goods and Services Tax. Any residual amount will be covered by a Supplementary Estimate during 1991-92.

## E. Program Administration

### Objective

To ensure that the necessary policies, plans and controls in the areas of finance, personnel, evaluation, security, contract settlement, public affairs and general administration are provided for the effective and efficient delivery of the Supply and Services Program to clients and suppliers.

### Description

The provision of direction and control and the efficient and effective delivery of the Supply and Services Program, including the provision of support services, the development and operation of financial management systems, development of strategic plans, allocation and monitoring of resources; formulation and maintenance of policies; development and coordination of a communication program for effective client and public relations; advice and support to senior management on employee relations, human resource and career planning, staffing, classification, official languages and management/professional development; development and implementation of industrial and departmental security policies; and the creation and publication of departmental publications.

### Resource Summary

This activity accounts for 5% of the revenues and 7% of the budgetary expenditures of the Supply and Services Program.

**Figure 32: Activity Resource Justification (\$000 and Person-Years)**

	Estimates 1991-92				Forecast 1990-91			
	Expenditure	Revenue	Net	P-Y	Expenditure	Revenue	Net	P-Y
Program Administration	84,873	42,352	42,521	1,069	101,298	36,377	64,921	1,105

**Explanation of Change:** The net decrease of \$22.4 million between the 1990-91 forecast and 1991-92 Estimates is the result of:

(\$ millions)

• transfer from Secretary of State of the operating budget for advertising in ethnic papers;	3.3
• price increase - salaries and benefits;	2.4
• non-recurring lump sum payments for Pay Equity and SOA buy-outs;	(21.7)
• increase in revenue;	(6.0)
• reduction as a result of FST clawback re. GST;	(0.6)
• TB cuts in support of Gulf War; and	(0.3)
• all other changes.	0.5
<b>Net decrease</b>	<b>(22.4)</b>

## Performance Information and Resource Justification

**Figure 33: Expenditure and Person-Years of Program Administration  
for 1991-92 Fiscal Year**

Component	(\$000)	Person-Years
Program Executive	4,685	19
Corporate Policy and Planning	15,565	203
Finance and Administration	47,546	577
Human Resources	17,077	270
Total	84,873	1,069

**Allocation of Program Administration to the Supply Revolving Fund:** The allocation of Program Administration costs to each sub-activity is distributed based on a cost methodology framework.

**Significant Events:** The Human Resources Directorate (HRD) continues to undertake initiatives to improve personnel management practices and to develop programs in support of the Multi-Year Human Resources Management Strategy. This will enable managers to better forecast anticipated human resource requirements and to develop staffing strategies to meet their operational needs.

**Contribution to National Objectives:** Coordinating and other functions performed in relation to such initiatives as Western Diversification, Atlantic Canada Opportunities Agency, Atlantic Supplier Development Program, FEDNOR, Access Small Business, and others have been covered elsewhere in this document.

## Section III Supplementary Information

### A. Profile of Program Resources

#### 1. Financial Requirements by Object

**Figure 34: Details of Financial Requirements by Object (\$000)**

	Appropriations and Statutory (1)			Revolving Funds (2)		
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Personnel						
Salaries and wages	197,905	228,154	209,228	178,405	152,230	147,881
Contributions to employee benefit plans	30,667	35,446	30,000	36,118	30,811	28,013
Other personnel costs	703	712	730	15,482	13,968	14,256
	<b>229,275</b>	<b>264,312</b>	<b>239,958</b>	<b>230,005</b>	<b>197,009</b>	<b>190,150</b>
Goods and Services						
Transportation and communication	74,623	69,265	59,761	60,135	63,252	62,641
Information	12,391	8,436	8,872	14,276	79,318	80,570
Professional and special services	46,590	67,858	76,347	50,632	32,186	21,833
Rentals	16,830	18,563	15,578	38,546	33,777	29,602
Purchased repair and upkeep	6,455	7,873	7,984	4,665	3,747	7,363
Utilities, materiel and supplies	21,793	16,640	14,283	180,049	199,502	194,868
Other subsidies and payments	41,937	36,032	32,266	75,105	71,160	71,538
Total operating	<b>449,894</b>	<b>488,979</b>	<b>455,049</b>	<b>681,413</b>	<b>679,951</b>	<b>658,565</b>
Capital	<b>9,762</b>	<b>25,602</b>	<b>6,169</b>	<b>21,464</b>	<b>21,019</b>	<b>16,285</b>
Transfer payments	<b>2,494</b>	<b>313,494</b>	<b>321,592</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
Gross expenditures	<b>462,150</b>	<b>828,075</b>	<b>782,810</b>	<b>702,877</b>	<b>700,970</b>	<b>674,850</b>
Less receipts credited to:						
- Vote 1	110,641	151,055	156,481	—	—	—
- Revolving funds	—	—	—	695,117	687,768	666,771
Net expenditures charged to Appropriation Authority	<b>351,509</b>	<b>677,020</b>	<b>626,329</b>	<b>7,760</b>	<b>13,202</b>	<b>8,079</b>

(1) Includes Vote 1, 5, 10 and Statutory Votes

(2) Includes Supply Revolving Fund and Defence Production Revolving Fund



## 2. Personnel Requirements

**Figure 35: Person-Year Requirements by Activity**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Supply Operations	<b>3,351</b>	2,964	3,014
Regional Operations	<b>3,347</b>	3,385	3,423
Management and Operational Services	<b>1,668</b>	1,880	1,731
Program Administration	<b>1,069</b>	1,105	1,224
	<b>9,435</b>	9,334	9,392

**Explanation of Change:** The net increase of 101 person-years from the 1990-91 forecast is the result of the following:

• expansion to full operation of the GST program;	101
• under-utilization of person-years from the approved level in 1990-91;	14
• expansion of the Advisory Management Group;	6
• transfer from the Public Service Commission;	1
• Public Service Compensation Project reduction pending Treasury Board reconfirmation;	(8)
• transfer of resources to the Income Security Program of HWC;	(5)
• Treasury Board mid-year reductions; and	(4)
• reductions in support of the Gulf War.	<u>(4)</u>
Net increase	<u>101</u>

**Figure 36: Details of Personnel Requirements**

	Person-Years*			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Controlled by Treasury Board				
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Management	197	227	224	59,000 - 145,200	80,788
Scientific and Professional					
Auditing	1		1	32,553 - 73,398	-
Other	13	22	28	19,671 - 79,367	56,168
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	976	1,168	1,132	17,470 - 72,817	44,675
Computer Systems	519	515	518	22,310 - 73,032	48,580
Financial Administration	299	281	283	15,516 - 69,789	53,774
Information Services	149	137	133	17,329 - 65,839	50,447
Organization and Methods	34	66	76	17,121 - 67,800	48,585
Personnel Administration	100	90	96	16,390 - 67,273	48,210
Purchasing and Supply	1,452	1,416	1,383	16,292 - 68,218	49,472
Other	42	38	34	17,470 - 72,817	54,093
Technical	73	139	134	16,124 - 73,716	46,233
Administrative Support					
Data Processing	471	469	498	17,165 - 47,383	30,672
Clerical and Regulatory	3,119	3,029	3,229	16,504 - 40,509	27,579
Secretarial, Stenographic and Typing	294	348	363	16,356 - 40,768	26,700
Other	113	202	72	16,163 - 40,612	24,288
Operational					
General Labour and Trades	52	57	54	19,889 - 49,692	35,984
General Services	249	259	256	16,989 - 51,984	28,496
Printing Operations	729	712	867	18,979 - 62,637	30,180
	8,882	9,175	9,379		
	Other Person-Years*			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Management	47	2	2	59,000 - 145,200	81,287
Scientific and Professional					
Auditing					
Other	10			19,671 - 79,367	69,305
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	246	10	11	17,470 - 72,817	55,932
Computer Systems					
Financial Administration	14			15,516 - 69,789	63,596
Information Services	2			17,329 - 65,839	45,501
Organization and Methods	24			17,121 - 67,800	59,821
Personnel Administration	5			16,390 - 67,273	61,554
Purchasing and Supply					
Technical	3			16,124 - 73,716	37,639
Administrative Support					
Data Processing					
Clerical and Regulatory	35			16,504 - 40,509	27,780
Secretarial, Stenographic and Typing	20			16,356 - 40,768	26,879
Other					
Operational					
General Labour and Trades					
General Services					
Printing Operations	147	147		18,979 - 62,637	30,186
	553	159	13		

- \* **Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). Person-years may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

**Controlled person-years** are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule I, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

**Other person-years** are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note 1:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

**Note 2:** The Forecast for 1990-91 includes the decontrolled person-years for the SOA, Canada Communication Group. The Estimates for 1991-92 includes the decontrolled person-years for both SOAs, Canada Communication Group and Government Consulting and Audit Agency.

### 3. Capital Requirements

**Figure 37: Distribution of Capital Requirements (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Equipment and furniture	<b>23,126</b>	39,621	15,450
Leasehold improvements	<b>1,100</b>	-	854
Electronic and data processing equipment	<b>7,000</b>	7,000	6,150
	<b>31,226</b>	46,621	22,454

**Figure 38: Capital Requirements By Funding Authority (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
Supply Revolving Fund	<b>21,464</b>	21,019	16,285
Program Expenditures (Appropriation)	<b>9,762</b>	25,602	6,169
	<b>31,226</b>	46,621	22,454

The Capital Asset Management Plan has provided \$16.8 million for the cyclical replacement of a large number of aging assets where the individual value is less than \$100K.

Major project approval was given for the replacement of regional computers, ie. \$1.9 million in 1991-92 and \$2.2 million in 1992-93, and for the development of an Electronic Catalogue Order Taking System, ie. \$2.4 million for 1991-92.

The activity related to the Electronic and Data Processing Equipment is a service provided to government departments under the "Buy for Lease Program". Through this activity, Supply Operations funds departments for the purchase of assets when economically advantageous. The departments assume possession after they have made all lease payments.

#### 4. Transfer Payments

Figure 39: Details of Grants and Contributions (\$)

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Contributions</b>			
<b>Supply Operations</b>			
Contributions to organizations, associations, and individuals for projects to promote public education and awareness of science and technology	2,494,000	2,494,000	2,503,698
<b>Other Transfer Payments</b>			
<b>Reciprocal Taxation *</b>			
(S) Federal-Provincial Fiscal Arrangements and Federal Post- Secondary Education and Health Contributions Act 1976-77 Part VIII	—	311,000,000	319,087,751
<b>Total</b>	<b>2,494,000</b>	<b>313,494,000</b>	<b>321,591,449</b>

\* See Note 1, page 6 for additional information.



## 5. Revolving Fund Financial Statements

### A. Supply Revolving Fund

**Figure 40: Projected 1991-92 Use of Authority (\$000)**

Authority, April 1, 1991	200,000
Drawdown:	
Projected balance April 1, 1991	165,844
Total Estimates (Net cash required)	<u>7,760</u>
Less: Balance March 31, 1992	<u>173,604</u>
Unused authority as at March 31, 1992	26,396

This fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c. 17).

**Figure 41: Statement of Operations and Financial Requirement (\$000)**

	Supply Operations			Regional Operations			
	GCAA	Procurement Operations	Major Crown Projects	Printing and Communications	Regional Supply	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91 *
Revenue	53,857	135,473	36,499	254,598	208,432	688,859	678,926
Expenses							
Product costs	16,143	42,871	200	127,804	92,861	279,879	326,002
Operating costs	34,422	85,749	24,455	105,836	78,208	328,670	285,190
Program Administration	3,382	32,144	10,700	14,825	18,900	79,951	73,831
	53,947	160,764	35,355	248,465	189,969	688,500	685,023
Surplus (Deficit) for the year	(90)	(25,291)	1,144	6,133	18,463	359	(6,097)
Resources Required (Provided From)							
(Surplus) Deficit for the year	90	25,291	(1,144)	(6,133)	(18,463)	(359)	6,097
Depreciation	(403)	(2,292)	(316)	(2,196)	(3,880)	(9,087)	(7,072)
Capital Expenditures	611	9,275	107	5,271	6,200	21,464	21,019
Working capital changes	220	(6,518)	149	1,040	851	(4,258)	(6,842)
Financial requirement (Net Cash)	518	25,756	(1,204)	(2,018)	(15,292)	7,760	13,202

\* GCAA excluded from 1990-91 Forecast.

**Figure 42: Supply Revolving Fund Statement of Fund Position (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92*</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>
<b>Assets</b>			
Accounts receivable	230,685	225,476	220,868
Inventory	21,652	23,149	24,434
Capital and other assets	53,472	45,435	38,902
	<b>305,809</b>	<b>294,060</b>	<b>284,204</b>
<b>Liabilities</b>			
Accounts payable and accrued liabilities	136,925	136,026	133,275
<b>Equity of Canada</b>	<b>168,884</b>	<b>158,034</b>	<b>150,929</b>
<b>Equity of Canada - made up of:</b>			
Appropriation Authority used from Consolidated Revenue Fund	175,074	165,844	152,642
Retained surplus (deficit)	(6,190)	(7,810)	(1,713)

\* Includes GCAA (SOA).

## B. Defence Production Revolving Fund

**Figure 43: Projected 1991-92 Use of Authority (\$000)**

Authority, April 1, 1991		100,000
Drawdown:		
Projected balance April 1, 1991	26,324	
Total Estimates (Net cash required)	<u>—</u>	
Less: Balance March 31, 1992		<u>26,324</u>
Unused authority as at March 31, 1992		73,676

This fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17).

**Figure 44: Defence Production Revolving Fund Statement of Fund Position (\$000)**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Assets			
Accounts receivable	—	—	—
Loans and advances	26,324	26,324	26,324
	<u>26,324</u>	<u>26,324</u>	<u>26,324</u>
Liabilities			
Accounts payable	—	—	—
Equity of Canada	26,324	26,324	26,324
Equity of Canada - made up of:			
Appropriation Authority used from Consolidated Revenue Fund	26,324	26,324	26,324
Retained surplus	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

## 6. Net Cost of Program

Figure 45 illustrates the net cost analysis of each activity for the Supply and Services Program for 1991-92 compared to 1990-91 forecast.

**Figure 45: Net Cost of Program by Activity (\$000)**

	<b>Main Estimates 1991-92</b>	<b>Other Costs</b>	<b>Total</b>	
			<b>Net Cost 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>
Supply Operations	<b>33,611</b>	246	33,857	39,382
Regional Operations	<b>129,895</b>	17,405	147,300	136,607
Management and Operational Services	<b>153,242</b>	16,627	169,894	138,312
Reciprocal Taxation	—	—	—	311,000
Program Administration	<b>42,521</b>	6,455	48,951	64,921
	<b>359,269</b>	40,733	400,002	690,222

\* Other costs in the amount of \$40,733,000 represent services provided without charge by other government departments and include the following components:

	<b>(\$000)</b>
- Accommodation	30,926
- Group surgical medical plan, provincial health insurance and dental plan	9,453
- Employee compensation benefits	245
- Legal Services	<u>109</u>
<b>Total</b>	<b><u>40,733</u></b>

## **7. Managing by Service Line**

Management by Service Line facilitates planning by integrating an activity across the organization. Each Service Line is the responsibility of a Service Line manager who is accountable for the product from planning to delivery.

The five Assistant Deputy Ministers of the Department, as portfolio managers for distinct groups of service lines, are accountable to the Deputy Minister for the integration of the individual portfolios and for setting overall direction in conformity with the Department's strategic directions.

Service Line managers are accountable to the portfolio manager for the management of a group of product lines. Basic responsibilities include:

- developing and implementing appropriate initiatives in response to approved portfolio strategies, policies and programs;
- defining appropriate performance criteria;
- ensuring the availability of appropriate support systems for the delivery of the service line; and
- monitoring actual delivery performance in relation to policy and standards.

Generally, product management responsibilities, policy, planning and coordination are provided centrally from headquarters for all service lines.

Functional managers are accountable for the conduct of staff support functions including policy, planning, human resources, finance and information management. Their responsibilities parallel many of those of Service Line managers.

The five Regional Directors General are individually accountable to the Deputy Minister for managing the delivery of Service Lines within their geographic area of responsibility. They are also responsible for contributing to the corporate management of the Department by participating in corporate policy and strategy formulation.



Figure 46 identifies the resources within each organization that support the major departmental portfolios.

**Figure 46: Portfolio by Organization**

SERVICE LINE PORTFOLIO	Supply Portfolio		Services Portfolio		SOAs		GROSS AMOUNTS	
	\$	PY	\$	PY	\$	PY	\$	PY
ORGANIZATION								
Assistant Deputy Minister Corporate Policy and Planning	9,043	118	4,234	55	2,288	30	15,565	203
Assistant Deputy Minister Supply Operations	215,452	1,513			305,695	1,838	521,147	3,351
Directors General Regional Directorates	192,289	994	150,019	2,353			342,308	3,347
Assistant Deputy Minister Information Management Services	1,261	11	92,138	794	3,588	31	96,987	836
Assistant Deputy Minister Government Operational Services			119,712	832			119,712	832
Assistant Deputy Minister Finance and Administration *	30,346	347	14,207	162	7,678	87	52,231	596
Director General Human Resources Directorate	6,370	100	6,882	109	3,825	61	17,077	270
SERVICE LINE PORTFOLIO TOTAL	454,761	3,083	387,192	4,305	323,074	2,047	1,165,027	9,435

\* Includes expenses and person - years for the Minister's Office, Deputy Minister's Office and Minister of State (Housing) Exempt Staff Funds.

## INDEX

### A

Access Small Business, 56  
Access to Information, 18, 52  
Acquisitions, 7, 16, 17, 24, 31, 32, 45  
Acquisitions 2000, 5, 9, 22, 32  
Assets Management, 24, 44  
Audit, 4, 10, 16, 18, 20, 22, 26, 27, 28, 33, 51, 52, 53, 60  
Auditing, 15, 20, 27, 28, 47, 51, 52, 59

### B

Background, 14

### C

Canada Pension Plan, 6, 25, 43, 49  
Capital Assets, 24, 61  
Central Accounting and Reporting, 28, 29  
Compensation Management, 15, 20, 47, 50, 51  
Corporate Policy and Planning, 16, 18, 56  
Crown Assets Distribution, 16, 17, 32, 45

### D

Defence Production, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15, 19, 20, 25, 30, 38, 57, 65  
Direct Deposit, 4, 9, 25, 28, 49, 50, 51

### E

Effectiveness, 5, 14, 26, 27, 28  
Environment, 24, 28, 36, 53  
Environmental Agenda, 22, 26

## **F**

Finance and Administration, 16, 18, 56  
Financial Information Strategy, 5, 9, 25, 29, 49, 52  
Financial Summaries, 11

## **G**

Goods and Services Tax, 6, 10, 19, 20, 21, 24, 49, 54  
Government Business Opportunities, 9  
Government Consulting and Audit Agency, 4, 10, 16, 22, 51, 60  
Government Operational Services, 16, 17, 18, 22  
GST, 10, 12, 21, 24, 25, 41, 42, 43, 47, 55, 58

## **H**

Human Resources Management, 24, 56

## **I**

IMAA, 22  
Incentive Rebate Program, 10, 23, 32, 45  
Information Management Services, 16, 17, 18, 22

## **M**

Major Crown Projects, 16, 20, 24, 30, 33  
Management and Operational Services, 11, 13, 17, 18, 20, 47, 48, 50, 52  
Management by Service Line, 67, 68  
Mandate, 4, 14  
Modernization of the Department, 22

## **N**

New and Ongoing Initiatives, 22

## O

Open Bidding, 5, 9, 22, 23  
Operational Plan Framework, 10, 23  
OPF, 10, 23

## P

PASS, 45  
Planning Perspective, 21  
Plans for 1991-92, 9  
Procurement Opportunities Board, 5, 9, 22  
Program Administration, 7, 11, 13, 18, 20, 31, 33, 36, 44, 55, 56, 58, 63, 66  
Program Overview, 9  
PS 2000, 10, 21, 22, 23, 32  
Public Service 2000, 4, 21  
Public Service Compensation, 5, 9, 25, 28, 29, 47, 51, 58

## R

Receiver General, 4, 9, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 41, 42, 43, 47, 48, 49  
Receiver General Management, 20, 47, 48  
Recent Performance, 9  
Reciprocal Taxation, 6, 7, 8, 11, 13, 18, 19, 20, 54, 62, 66  
Regional Operations, 7, 11, 13, 17, 18, 20, 41, 42, 44, 58, 63, 66

## S

Security, 4, 18, 25, 35, 43, 49, 55, 58  
Service Line, 4, 10, 16, 23, 24, 25, 28, 50, 67, 68  
Service Line Review, 21, 22, 23, 26, 27, 29  
SLR, 22, 23, 29  
Socio-Economic Objectives, 23  
Special Operating Agency, 4, 16, 17, 31, 36, 37, 51, 53  
Spending Authorities, 2  
Spending Restraint, 21  
Stocked Item Supply, 16, 17, 26, 45  
Supply Operations, 7, 11, 13, 16, 17, 18, 20, 28, 30, 31,  
33, 36, 38, 39, 58, 62, 63, 66  
Supply Support Initiatives, 13, 19, 20, 30, 39

## T

Trade Policies, 21







Politique et planification ministérielles, 17, 19, 20, 63  
Politiques commerciales, 23  
Production de défense, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 21, 22, 32, 43, 65, 73  
Programme des remises d'encouragement, 10, 25, 35, 51

## R

Receveur général, 4, 9, 12, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 46, 47, 48, 49, 53, 55, 56  
Réciprocité fiscale, 6, 7, 8, 11, 13, 21, 22, 61, 70, 74  
Réduction des dépenses publiques, 23  
Régime de pensions du Canada, 6, 27, 49, 56  
Rémunération de la fonction publique, 5, 9, 27, 30, 31, 58, 66  
Rendement récent, 9  
Résumé des besoins financiers, 11

## S

Sécurité, 4, 19, 27, 39, 48, 49, 56, 62, 66  
Services de gestion de l'information, 17, 18, 19, 20, 24  
Services opérationnels au gouvernement, 17, 18, 20, 24  
Services opérationnels et de gestion, 20, 53  
SSA, 51  
Stratégie d'information financière, 5, 10, 27, 31  
Système central de comptabilité et de rapports, 30, 31

## T

Tableau des projets de marchés, 5, 9, 24, 25  
Taxe sur les produits et services, 6, 10, 21, 22, 23, 26, 56, 61  
TPS, 10, 12, 23, 24, 26, 28, 46, 48, 54, 61, 63, 66

## V

Vérification, 4, 10, 15, 17, 19, 22, 24, 29, 30, 31, 67, 68  
Vérification interne, 19, 31

## G

Gamme de services, 17, 19, 26, 57, 75, 76  
Gestion de la fonction de receveur général, 22  
Gestion des ressources humaines, 5, 26, 42  
Gestion des biens, 50  
Gestion de la rémunération, 22, 53, 57, 58  
Gestion des immobilisations, 26  
Gestion par gamme de services, 75, 76  
Grands projets de l'Etat, 17, 22, 26, 32, 37, 38

## I

Invitation ouverte à soumissionner, 5, 9, 24, 25

## M

Mandat, 4, 14, 41, 42  
Marchés publics, 9, 23, 51, 64  
Mesures de soutien de l'approvisionnement, 44  
Modernisation du ministère, 24

## N

Nouvelles initiatives et projets en cours, 24

## O

Objectifs socio-économiques, 25  
Opérations régionales, 7, 11, 13, 18, 20, 22, 46, 47, 50, 66, 71, 74  
Opérations d'approvisionnement, 7, 11, 13, 16, 17, 18, 20, 22, 32, 33, 37, 41, 43, 44, 66, 70, 71  
Organisme de service spécial, 17, 18, 33, 41, 42, 58, 60, 68

## P

Perspective de planification, 23  
Plan d'action pour l'environnement, 24, 28  
Plans pour 1991-1992, 9

78 (Approvisionnements et Services Canada)

A

Accès à l'information, 19, 26, 59  
 Accès des petites entreprises, 65  
 Achats, 4, 9, 17, 18, 21, 25, 28, 30, 35, 37, 51, 61, 67  
 Acquisitions 2000, 5, 9, 24, 31, 35  
 Administration du programme, 7, 11, 13, 19, 20, 22, 34, 37, 41, 50, 62, 66  
 Agence gouvernementale de consultation et de vérification, 10, 17, 24, 30, 41, 58, 68  
 Aperçu du programme, 2, 9  
 Approvisionnement en articles stockés, 17, 18  
 AFRM, 24  
 Autorisations de dépenser, 6, 7, 8

C

Cadre du plan opérationnel, 10, 26  
 CPO, 10, 26

D

Dépôt direct, 4, 9, 27, 28, 30, 56, 58  
 Distribution des biens de la Couronne, 35  
 Données de base, 14

E

Efficacité, 5, 14, 23, 28, 29, 30  
 Environnement, 24, 28, 60  
 Examen des gammes de services, 31

F

Finances et administration, 17, 19, 20, 63  
 Fonction publique 2000, 4, 23  
 FP 2000, 10, 23, 24, 25, 35, 36, 60

Le tableau 46 indique les ressources qui, au sein de chaque organisation, soutiennent les principales portefeuilles du ministère.

Tableau 46 : Portefeuille par organisation

Portefeuille de gammes de services	ORGANISATION		Portefeuille des approuv- sionnements		Portefeuille des services		OSS		MONTANTS BRUTS	
	\$	A - P	\$	A - P	\$	A - P	\$	A - P	\$	A - P
Sous - ministre adjoint, Politique et planification ministérielles	9,043	118	4,234	55	2,288	30	15,565	203		
Sous - ministre adjoint, Opérations d'approvisionnement	215,452	1,513			305,696	1,838	521,147	3,351		
Directeurs généraux régionaux	192,289	994	150,019	2,363			342,308	3,347		
Sous - ministre adjoint, Services de gestion de l'information	1,261	11	92,138	794	3,588	31	96,987	836		
Sous - ministre adjoint, Services opérationnels du gouvernement			119,712	832			119,712	832		
Sous - ministre adjoint, Finances et administration *	30,346	347	14,207	162	7,678	87	52,231	596		
Directeur général, ressources humaines	6,370	100	6,882	109	3,825	61	17,077	270		
Total du portefeuille de gammes de services	454,761	3,083	387,192	4,306	323,074	2,047	1,165,027	9,436		

\* Comprend les dépenses et les années - personnes imputables au Cabinet du Ministre, du Sous - ministre et fonds versés au personnel exonéré du ministre d'Etat (Habitation).



La gestion par gamme de services facilite la planification en intégrant une activité dans l'ensemble de l'organisation. Chaque gamme de services incombe à un gestionnaire de gamme de services, qui doit rendre compte du produit depuis la planification jusqu'à la livraison.

En tant que gestionnaires de portefeuille pour des groupes distincts de gammes de services, les cinq sous-ministres adjoints du ministère relèvent du sous-ministre pour ce qui est de l'intégration de chacun des portefeuilles et de l'établissement de l'orientation globale en conformité avec les orientations stratégiques du ministère.

Les gestionnaires de gamme de services rendent compte au gestionnaire de portefeuille de la gestion d'un groupe de gammes de produits. Les responsabilités de base consistent notamment :

- à élaborer et à mettre en oeuvre des initiatives en fonction des stratégies, des politiques et des programmes approuvés par le portefeuille;
- à définir des critères de rendement appropriés;
- à assurer la disponibilité des systèmes de soutien appropriés en vue de la prestation de la gamme de services; et
- à contrôler, à la lumière des politiques et des normes établies, les activités de prestation proprement dites.

En règle générale, les responsabilités, les politiques, la planification et la coordination touchant la gestion des produits sont autant de questions qui sont réglées à l'Administration centrale et ce, pour toutes les gammes de services.

Les cadres fonctionnels doivent rendre compte de l'exercice des fonctions de soutien du personnel, notamment en ce qui concerne les politiques, la planification, les ressources humaines, les finances et la gestion de l'information. Leurs responsabilités correspondent à bon nombre de celles des gestionnaires de gamme de services.

Les cinq directeurs généraux régionaux relèvent en propre du sous-ministre en ce qui a trait à la gestion de la prestation des gammes de services dans leur secteur géographique. De plus, il leur incombe de contribuer à la gestion globale de l'organisation en participant à la définition des politiques et des stratégies du ministère.

## 6. Coût net du programme

Le tableau 45 présente, par rapport aux prévisions de 1990-1991, une analyse du coût net dans le cas de chaque activité du Programme des approvisionnements et services.

**Tableau 45 : Coût net du programme par activité (en milliers de dollars)**

Budget des dépenses	Autres Coûts	Coût net	Total
1991-1992	Coûts	1991-1992	1990-1991
Opérations d'approvisionnement	33 611	246	39 382
Opérations régionales	129 895	17 405	136 607
Services de gestion et services opérationnels	153 242	16 627	138 312
Réciprocité fiscale	—	—	311 000
Administration du programme	42 521	6 455	64 921
359 269	40 733	400 002	690 222

\* D'autres coûts au montant de 40 733 000 \$ représentant les services offerts gratuitement à d'autres ministères gouvernementaux et se répartissant comme suit :

(en milliers de dollars)	
- locaux,	30 926
- régime d'assurance collective chirurgicale-médicale, assurance-maladie provinciale et régime de soins dentaires,	9 453
- indemnités aux employés, et	245
- services juridiques.	109
<b>Total</b>	<b>40 733</b>

**B. Fonds renouvelable de la production de défense**

**Tableau 43 : Utilisation prévue de l'autorisation en 1991-1992**  
(en milliers de dollars)

Autorisation, 1 <sup>er</sup> avril 1991	100 000
Prélèvement :	
Solde prévu au 1 <sup>er</sup> avril 1991	26 324
Total des prévisions (besoins de trésorerie nets)	—
Moins : Solde au 31 mars 1992	26 324
Autorisation non utilisée au 31 mars 1992	73 676

Ce fonds est régi en permanence par la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17).

**Tableau 44 : Etat du Fonds renouvelable de la production de défense**  
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses		
Actif	1991-1992	1990-1991
Comptes débiteurs	—	—
Prêts et avances	26 324	26 324
Passif		
Comptes créditeurs	—	—
Avoir du Canada	26 324	26 324
Avoir du Canada constitué de :		
Autorisation provenant du Trésor	26 324	26 324
Excédent non réparti	—	—

Tableau 42 : Etat du Fonds renouvelable des approvisionnement  
(en milliers de dollars)

Actif	Budget des dépenses		
	1990-1991	Prévu	Réel
Comptes débiteurs	230 685	225 476	220 868
Stocks	21 652	23 149	24 434
Immobilisation et autres	53 472	45 435	38 902
<hr/>			
Passif	305 809	294 060	284 204
Comptes créditeurs	136 925	136 026	133 275
et charges à payer			
Avoir du Canada	168 884	158 034	150 929
<hr/>			
Avoir du Canada constitué de :			
Autorisation provenant du Trésor	175 074	165 844	152 642
Excédent (déficit) non réparti	(6 190)	(7 810)	(1 713)

\* L'AGCV (OSS) est incluse.

5. Etats financiers des fonds renouvelables

A. Fonds renouvelable des approvisionnements

Tableau 40 : Utilisation prévue de l'autorisation en 1991-1992  
(en millier de dollars)

Autorisation, 1 <sup>er</sup> avril 1991	200 000
Prélèvement :	
Solde prévu au 1 <sup>er</sup> avril 1991	165 844
Total des prévisions (besoins de trésorerie nets)	173 604
Moins : Solde au 31 mars 1992	
Autorisation non utilisée au 31 mars 1992	26 396

Ce fonds est régi en permanence par la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17).

Tableau 41 : Etat des opérations et besoins financiers (en milliers de dollars)

Opérations d'approvisionnement		Opérations régionales	
AGCV	Opérations d'achat	Opérations de l'Etat et commun-ications	Approvisionnement régional
Facettes	53 857	135 473	36 499
Dépenses	16 143	42 871	200
Coûts des produits	34 422	85 749	24 455
Administration du Programme	3 382	32 144	10 700
Excédent (Déficit) pour l'année	53 947	160 764	35 355
Excédent (Déficit) pour l'année	(90)	(25 281)	1 144
Ressources requises (prévues)			
(Excédent) Déficit pour l'année	90	25 291	(1 144)
Amortissement	(403)	(2 292)	(316)
Différences concernant le fonds de roulement	611	9 275	107
Dépenses en capital	220	(6 518)	149
Besoins financiers (besoins de trésorerie nets)	518	25 756	(1 204)
			(2 018)
			(15 292)
			7 760
			13 202

\* L'AGCV est exclue des prévisions de 1990-1991.



4. Paiements de transfert

Tableau 39 : Détails des subventions et des contributions (en dollars)

Budget des dépenses			Contributions		
1991-1992	1990-1991	1989-1990	Opérations d'approvisionnement		
			Contributions à des organismes, à des associations et à des particuliers relativement à des projets visant à éduquer le grand public et à le sensibiliser à la science et à la technologie		
2 494 000	2 494 000	2 503 698	Autres paiements de transfert		
			Réciprocité fiscale *		
			(L) La Loi de 1977 sur les accords fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces et sur les contributions fédérales en matière d'enseignement post-secondaire et de santé - partie VIII		
—	311 000 000	319 087 751	Total		
2 494 000	313 494 000	321 591 449			

\* Voir Nota 1, page 6 pour de plus amples renseignements.

Tableau 37 : Répartition des dépenses en capital (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		Réal
	1991-1992	Prévu	1989-1990
Matériel et mobilier	23 126	39 621	15 450
Améliorations locales	1 100	-	854
Matériel électronique et informatique	7 000	7 000	6 150
	31 226	46 621	22 454

Tableau 38 : Besoins en capital répartis par autorisation de financement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		Réal
	1991-92	1990-1991	1989-90
Fonds renouvelable des approvisionnements	21 464	21 019	16 285
Dépenses du programme (Crédit)	9 762	25 602	6 169
	31 226	46 621	22 454

Le programme de gestion des immobilisations a prévu 16,8 millions de dollars pour le remplacement cyclique d'un grand nombre de biens vieillissants dont la valeur individuelle est inférieure à 100 mille dollars.

De grands projets ont été autorisés en vue du remplacement des ordinateurs régionaux, à savoir 1,9 million de dollars en 1991-1992 et 2,2 millions en 1992-1993, et de l'élaboration d'un système électronique de commandes par catalogue, c'est-à-dire 2,4 millions de dollars pour 1991-1992.

L'activité liée au matériel électronique de traitement de l'information est un service fourni aux ministères dans le cadre du Programme d'achat de matériel informatique pour location. Par cette activité, le secteur des Approvisionnement finance les ministères pour l'achat de biens lorsque cela est économiquement avantageux. Ces derniers en assument la propriété après s'être acquittés de tous les paiements de location.

\* L'expression "années-personnes" désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les années-personnes contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle par les années-personnes concernant le personnel des ministères nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes "autorisées". Les "autres" années-personnes ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulguées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

**Nota 1 :** Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1990. La colonne du traitement moyen indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influencer sur la comparaison des moyennes entre les années.

**Nota 2 :** Les prévisions pour 1990-1991 comprennent les années-personnes pour un organisme de service spécial, le Groupe Communication Canada, qui ne font pas l'objet d'un contrôle. Le Budget des dépenses de 1991-1992 comprend les années-personnes des OSS qui ne font pas l'objet d'un contrôle soit le Groupe Communication Canada et l'Agence gouvernementale de consultation et de vérification.

Tableau 36 : Détails des besoins en personnel

Direction	Scienifique et professionnelle	Autres	Années-personnes contrôlées par le Conseil du Trésor				Provision pour le traitement moyen en 1991-1992
			Budget des dépendes 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Echelle des traitements actuelle	
Direction	Scienifique et professionnelle	Administration et service extérieur	876	1 168	1 132	17 470 - 72 817	44 675
			519	515	516	22 310 - 73 002	48 560
			298	281	283	15 516 - 69 789	53 774
			149	137	133	17 329 - 65 838	50 447
			34	90	76	17 121 - 67 800	46 665
			100	90	86	16 390 - 67 273	49 210
			1 452	1 416	1 383	16 292 - 68 218	49 472
			42	38	34	17 470 - 72 817	54 063
			73	139	134	16 124 - 73 716	46 233
			471	469	498	17 165 - 47 383	30 672
Direction	Soutien administratif	Commiss aux écritures et Traitement des données	3 119	3 029	3 229	16 504 - 40 509	27 579
			294	348	363	16 356 - 40 768	26 700
			113	202	72	16 163 - 40 612	24 268
			52	57	54	19 889 - 49 692	35 964
			249	258	256	16 868 - 51 984	28 496
			729	712	867	18 979 - 62 637	30 189
			8 682	9 175	9 379		
			Autres années-personnes*				Provision
			Budget des dépendes 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Echelle des traitements actuelle	1991-1992
			47	2	2	59 000 - 145 200	81 287
Direction	Scienifique et professionnelle	Autres	10			19 671 - 79 367	69 305
			246	10	11	17 470 - 72 817	55 932
			14			15 516 - 69 789	63 586
			2			17 329 - 65 838	45 501
			24			17 121 - 67 800	59 821
			5			16 390 - 67 273	61 554
			3			16 124 - 73 716	37 639
			35			16 504 - 40 509	27 760
			20			16 356 - 40 768	26 879
Direction	Soutien administratif	Traitement des données Commiss aux écritures et aux règlements	35			16 504 - 40 509	27 760
Direction	Technique	Achats et approvisionnements	3			16 124 - 73 716	37 639
Direction	Exploitation	Manœuvres et hommes de métier Services divers	147			18 979 - 62 637	30 186
Direction	Services d'imprimerie	Services divers	553				

2. Besoins en personnel

Tableau 35 : Besoins en années-personnes par activité

Budget des dépenses			
	1991-1992	Prévu	Réel
	1990-1991	1989-1990	
Opérations d'approvisionnement	3 351	2 964	3 014
Opérations régionales	3 347	3 385	3 423
Services de gestion et services opérationnels	1 668	1 880	1 731
Administration du programme	1 069	1 105	1 224
	9 435	9 334	9 392

**Explication de la différence :** L'augmentation nette de 101 années-personnes par rapport aux prévisions de 1990-91 est attribuable aux facteurs suivants :

- mise en oeuvre du programme complet de la TPS, 101
- sous-utilisation du nombre d'années-personnes approuvées pour 1990-1991, 14
- élargissement du Groupe consultatif de gestion, 6
- transfert de la Commission de la fonction publique, 1
- réduction apportée au projet de développement du système de rémunération de la fonction publique jusqu'à nouvelle décision du Conseil du Trésor, (8)
- transfert de ressources au programme de la sécurité du revenu de Santé et Bien-être social Canada, (5)
- réductions de mi-exercice par le Conseil du Trésor, et (4)
- réductions pour appuyer la guerre dans le golfe Persique. (4)

Augmentation nette 101



**Section III**  
**Renseignements supplémentaires**

**A. Aperçu des ressources du programme**

**1. Besoins financiers par article**

**Tableau 34 : Détails des besoins financiers par article**  
**(en milliers de dollars)**

	Crédits et Postes législatifs (1)				Fonds renouvelables (2)			
	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990		
Personnel								
Traitements et salaires	197 905	228 154	209 228	178 405	152 230	147 881		
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	30 667	35 446	30 000	36 118	30 811	28 013		
Autres frais en personnel	703	712	730	15 482	13 968	14 256		
	229 275	264 312	239 958	230 005	197 009	190 150		
Biens et Services								
Transports et communications	74 623	69 265	59 761	60 135	63 252	62 641		
Information	12 391	8 436	8 872	14 276	79 318	80 570		
Services professionnels et spéciaux	46 590	67 858	76 347	50 632	32 186	21 833		
Locations	16 830	18 563	15 578	38 546	33 777	29 602		
Achat de services de réparation et d'entretien	6 455	7 873	7 984	4 665	3 747	7 363		
Services publics, fournitures et approvisionnements	21 793	16 640	14 283	180 049	199 502	194 868		
Autres subventions et paiements	41 937	36 032	32 266	75 105	71 160	71 538		
Total des dépenses de fonctionnement	449 894	488 979	455 049	681 413	679 951	658 565		
Dépenses en capital -	9 762	25 602	6 169	21 464	21 019	16 285		
Paiements de transfert	2 494	313 494	321 592	—	—	—		
Dépenses brutes	462 150	828 075	782 810	702 877	700 970	674 850		
Moins recettes à valoir sur :								
- crédit 1	110 641	151 055	156 481	695 117	687 768	666 771		
- fonds renouvelables	—	—	—	—	—	—		
Dépenses nettes imputées à l'autorisation	351 509	677 020	626 329	7 760	13 202	8 079		

(1) Comprend les crédits 1, 5, 10 et les crédits législatifs  
(2) Comprend le Fonds renouvelable des approvisionnement et le Fonds renouvelable de la production de défense

**Contribution aux objectifs nationaux :** les activités liées à la coordination et à d'autres fonctions exécutées dans le cadre de diverses initiatives comme l'Initiative de diversification de l'économie de l'Ouest, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, le Programme d'accroissement du nombre de fournisseurs dans l'Atlantique, l'Initiative fédérale du développement économique du Nord de l'Ontario (FEDNOR), le Programme d'accès des petites entreprises aux marchés publics, etc. ont été traitées dans d'autres sections du présent document.

**Explication de la différence :** La diminution nette de 22,4 millions de dollars entre les prévisions de 1990-1991 et le Budget des dépenses de 1991-1992 est attribuable aux facteurs suivants :

•	transfert du budget de fonctionnement du Secrétariat	3,3
•	d'Etat pour la publicité dans les journaux allophones,	2,4
•	augmentation - salaires et avantages sociaux,	
•	paiements forfaitaires non périodiques au titre de l'équité	(2,1,7)
•	salariale et des prises de retraite avec prime de l'OSS,	(6,0)
•	augmentation des recettes,	
•	diminution résultant de la récupération de la TVF	(0,6)
•	(remplacée par la TPS),	(0,3)
•	coupages du CT - crise du golfe Persique, et	0,5
	tous les autres changements.	(22,4)
	Diminution nette	

(en millions de dollars)

**Tableau 33 : Dépenses et années-personnes relatives à l'administration du programme pour l'année financière 1991-1992**

Eléments	(en milliers de dollars)	Années-personnes
Gestion du programme	4 685	19
Politique et planification ministérielles	15 565	203
Finances et administration	47 546	577
Ressources humaines	17 077	270
Total	84 873	1 069

**Partie du fonds renouvelable des approvisionnement consacrée à l'administration du programme :** la répartition des coûts d'administration du programme entre chacune des sous-activités est généralement fonction du total des dépenses directes de fonctionnement.

**Événements importants :** la Direction générale des ressources humaines poursuit des initiatives en vue d'améliorer les méthodes de gestion du personnel et d'élaborer des programmes pour la réalisation de la stratégie de gestion pluriannuelle des ressources humaines. Les gestionnaires seront ainsi en mesure de mieux prévoir leurs besoins en ressources humaines et d'élaborer des stratégies de dotation pour répondre aux besoins opérationnels.

Objectif

S'assurer de la mise en place des politiques, des plans et des mécanismes de contrôle nécessaires dans le domaine des finances, du personnel, de l'évaluation, de la sécurité, du règlement des contrats, des affaires publiques et de l'administration générale pour l'application efficace et efficiente du Programme des approvisionnements et services.

Description

Fournir des services d'orientation et de contrôle en vue d'assurer l'application efficace et efficiente du Programme des approvisionnements et services, notamment fournir les services de soutien que voici : l'élaboration et l'exploitation de systèmes de gestion financière; l'établissement de plans stratégiques, l'attribution et le contrôle des ressources; la formulation et la mise à jour des politiques; l'élaboration et la coordination d'un programme de communication en vue d'assurer des relations efficaces avec les clients et le public; la fourniture de conseils et de soutien à la haute direction concernant les relations avec les employés, la planification en matière de ressources humaines et de carrière, la dotation, la classification, les langues officielles et le perfectionnement des employés professionnels et des gestionnaires; l'élaboration et la mise en oeuvre des politiques en matière de sécurité industrielle et ministérielle; la création et la diffusion des publications du ministère.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente 5 % des recettes et 7 % des dépenses budgétaires du Programme des approvisionnements et services.

Tableau 32 : Justification des ressources de l'activité  
(en milliers de dollars et en années-personnes)

Budget des dépenses					
1991-1992					
Dépenses	Recettes	Net	A-P	Dépenses	Recettes
Prévu					
1990-1991					
A-P	Net	A-P	Dépenses	Recettes	A-P
64 873	42 352	42 521	1 068	101 298	36 377
Administration du programme					
1 105	64 821				

Objectif

Prévoir des crédits pour des paiements à verser aux gouvernements provinciaux en remplacement des taxes et des frais acquittés en vertu de l'autorisation législative.

Description

Assurer le versement, aux provinces participantes, de paiements en remplacement des taxes et frais provinciaux (y compris la taxe de vente provinciale générale et les frais d'immatriculation de véhicules; exception faite des taxes de vente versées par les ministères fédéraux par l'entremise des fournisseurs, comme les taxes sur les carburants, les repas et l'hébergement), et ce, pour la consommation ou l'utilisation de biens et de services par les ministères et organismes du gouvernement fédéral. En retour, les provinces participantes acquittent des taxes de vente et d'accise fédérales sur leurs achats de biens.

Tableau 31 : Sommaire des ressources de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Modification
Réciprocité fiscale	-	311 000
		(311 000)

**Explication de la différence :** La diminution nette de 311 millions de dollars de la différence entre les prévisions de 1990-1991 et le Budget des dépenses de 1991-1992 résulte de l'abandon de ce programme à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991 en raison de l'entrée en vigueur de la taxe sur les produits et services (TPS). Tout montant résiduel sera couvert par un budget supplémentaire des dépenses en 1991-1992.



**Volume des affaires :** le tableau suivant fournit des statistiques pertinentes sur le volume d'affaires.

**Tableau 30 : Sommaire du volume d'affaires de l'AGCV**

Budget des dépenses	Nombre de vérifications faites		
	1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990
(Groupe des services de vérification - GSV)	2 000	2 000	2 105
Nombre de consultations entre-prises en gestion (Groupe de conseillers gouvernementaux - GCG)	700	700	742
Nombre de ministères et d'organismes recevant des services (GSV et GCG)	55 to 60	55 to 60	67 to 69

**Événements importants :** L'AGCV entend élaborer des politiques et des procédures pour améliorer sa capacité à satisfaire aux besoins des gestionnaires de la Fonction publique et mettre en oeuvre des initiatives stratégiques axées sur les objectifs ministériels et nationaux en en assumant un plus grand nombre de responsabilités que celles qui avaient été déléguées au Groupe des services de vérification (GSV) ou au Groupe de conseillers gouvernementaux. (GCG).

L'agence étudiera la possibilité d'étendre ses services à de nouveaux marchés en s'alliant à d'autres ministères et organismes et en participant à des projets conjoints avec les entreprises du secteur privé. Elle examinera de façon plus systématique la possibilité d'offrir son expertise aux gouvernements étrangers et à des organismes internationaux en offrant de transférer ses compétences, son expertise et son expérience (ainsi que celles des entrepreneurs du secteur privé) à d'autres pays.

**Contribution aux objectifs nationaux :** L'AGCV contribue à la réalisation des objectifs grâce aux activités suivantes : elle effectue un grand nombre de consultations et de vérifications en faisant appel à des sous-traitants de la petite entreprise augmentant pour ceux-ci la possibilité d'obtenir des marchés de l'Etat; en qualité d'organisme de service spécial type, elle fonctionne comme une entreprise dans un milieu concurrentiel sans perdre de vue les traditions et les valeurs propres à la fonction publique; elle participe à l'atteinte des objectifs prioritaires comme ceux liés à l'environnement et à la réorientation de la fonction publique (FP 2000) en aidant les gestionnaires de l'administration fédérale à respecter les nouvelles politiques et procédures.

des Nations unies). L'agence contribue à différents domaines dont la recherche sur les politiques, le personnel, les finances, les systèmes d'information de gestion, l'élaboration de programmes et le développement des organisations.

## Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Services de gestion et services opérationnels représente environ 10 % de l'ensemble des dépenses de 1990-1991 et 7 % des années-personnes prélevées sur le crédit relatif aux dépenses de fonctionnement (crédit 1), celui des dépenses en capital (crédit 5) et celui des fonds relatifs au personnel exonéré du ministre d'Etat (Habitat) (crédit 10), auxquelles s'ajoutent les régimes d'avantages sociaux des employés que prévoit la loi.

Tableau 29 : Dépenses et recettes relatives à la sous-activité  
(en milliers de dollars et années-personnes)

Budget des dépenses 1991-1992			
A-P		A-P	
\$		\$	
Prévu 1990-1991		45 899	359
		37 000	86 864
Dépenses brutes		Recettes	

**Evénements importants :** en plus des grands projets associés aux Services consultatifs de vérification et de conseil en gestion qui sont décrits à la page précédente, soit l'élaboration du système de gestion des données ministérielles sur le personnel et les projets de stratégie d'information financières, les activités suivantes sont en cours :

**Système de coordination des demandes d'accès à l'information - Ce système permet d'assurer un service de coordination aux ministères qui doivent répondre aux demandes présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information lorsque plus de un ministère est concerné. Des ministères s'ajoutent présentement au système et le nombre actuel d'utilisateurs est de 41.**

**Événements importants** : en plus des grands projets auxquels participent les services de gestion de la rémunération et qui sont décrits dans les pages précédentes, le Système de la rémunération de la fonction publique et le Système de dépôt direct et d'autres activités sont en cours dans les SOG :

- **Code d'identification personnel (traité du NAS)** - Afin de donner suite à la décision du gouvernement de restreindre l'utilisation du NAS aux cas prévus par la loi, on est à élaborer un moyen pour remplacer le NAS servant à identifier les employés dans les programmes gouvernementaux.

- **Réforme des pensions** - Les régimes de pension de la Fonction publique, des Forces canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada sont prévus dans des lois qui n'ont pas été amendées en profondeur depuis de nombreuses années. Dans le passé, plusieurs tentatives de réforme ont été faites soit en alignant les régimes sur les autres politiques fédérales, en finançant le projet d'indexation et en permettant aux employés de participer par l'intermédiaire de représentants à la gestion des régimes.

Un projet de loi sur la réforme est en préparation et devrait être déposé tôt en 1991. Ce projet prévoit la création d'un nouveau régime de pension et d'une commission de gestion des pensions. Ses principales dispositions portent sur l'inclusion des employés à temps partiel, la répartition des crédits en cas de rupture du mariage, l'acquisition et l'immobilisation des cotisations après deux ans.

### 3. Services consultatifs de vérification et de conseil en gestion

#### Description

Certains services de personnel et certains services financiers sont offerts aux ministères-clients sur une base facultative. Puisque ces produits sont facultatifs, ils doivent aussi s'autofinancer. Ces services et systèmes facultatifs sont associés aux systèmes obligatoires d'ASC dans les domaines de la rémunération, des paiements et de la comptabilité, normalement le système FINCON, le système de gestion des données ministérielles sur le personnel (SGDMP), le système de rapports ministériels les systèmes d'information sur le personnel des organismes centraux, le système PERSFILE, les relevés ministériels des avantages sociaux des employés, les services facultatifs de comptabilité, la rédaction de rapports spéciaux et le téléchargement.

Les Services consultatifs de vérification et de conseil en gestion sont assurés pour un organisme de service spécial, l'Agence gouvernementale de consultation et de vérification. Ces services comprennent : la mise en oeuvre et l'exploitation des systèmes de contrôle financier, d'inventaire, de personnel et de comptabilité; la préparation et la réalisation d'une série de produits financiers, dont les relevés de gestion; l'exécution des vérifications assignées et la préparation des rapports connexes; les services consultatifs aux ministères, aux organismes, aux sociétés d'État, aux gouvernements provinciaux (les gouvernements de pays étrangers et d'organismes

## 2. Gestion de la rémunération

### Description

Les services de gestion de la rémunération font partie du groupe qui collabore directement au fonctionnement des services et des systèmes de paye et de prestations. Ils s'acquittent de responsabilités liées à la gestion des produits et à la coordination au sein de cette équipe.

La gestion de la gamme de services de la rémunération comprend la planification et la supervision des produits; la gestion des systèmes fonctionnels, y compris les spécifications d'analyse; la définition et l'exécution des tests de qualité; les services consultatifs et l'interprétation des politiques; la rédaction et la diffusion des guides et du matériel de formation.

### Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Services de gestion et services opérationnels représente environ 5 % de l'ensemble des dépenses de 1991-1992 et 4 % des années-personnes prélevées sur les crédits relatifs aux dépenses de fonctionnement (crédit 1), celui des dépenses en capital (crédit 5) et celui des fonds relatifs au personnel exonéré du ministre d'Etat (Habitat) (crédit 10), auxquelles s'ajoutent les régimes d'avantages sociaux des employés que prévoit la loi.

**Tableau 27 : Dépenses et recettes relatives à la sous-activité (en milliers de dollars et années-personnes)**

Budget des dépenses	A-P	\$	Dépenses brutes	Recettes
1991-1992	A-P	\$	22 593	7 530
Prévu			29 118	7 919
1990-1991	A-P	\$	230	

**Volume des affaires :** Le tableau suivant fournit des statistiques pertinentes sur le volume des affaires.

**Tableau 28 : Sommaire du volume des affaires**

Budget des dépenses	Prévu	Réal	Nombre de comptes	Nombre de paiements (y compris les dépôts directs)
1991-1992	1990-1991	1989-1990	1.56M	15.46M
			1.55M	14.75M
			1.55M	14.82M



**Tableau 26 : Sommaire du volume des affaires**

Budget des dépenses	1991-1992		1990-1991		1989-1990	
	Réel	Prévu	Réel	Prévu	Réel	Prévu
Nombres d'installations bancaires	5 100	5 100	4 935			
Paielements rapprochés (incluant les titres de la CAC)	229 000 000	195 000 000	183 966 000			
Nombre de comptes centraux	3 700	3 600	3 656			
Nombre de ministères et d'organismes qui reçoivent des rapports du Système de rapports ministériels	113	113	111			
Date de publication des Comptes publics	31 oct.	29 oct.	23 oct.			

**Événements importants :** outre les grands projets à l'appui de la fonction Receveur général décrits dans les pages précédentes (dépôt direct, taxe sur les produits et services et stratégie d'information financière), d'autres activités sont en cours :

- **Remaniement des programmes de sécurité du revenu** - Ce projet vise à évaluer et à actualiser la prestation des programmes de sécurité de la vieillesse, du Régime de pensions du Canada et d'allocations familiales. Il s'agit d'un projet de SBSC auquel participe ASC.

- **Modification des chèques du receveur général** - L'instrument de paiement du gouvernement (chèque du receveur général) est modifié à une fréquence prédéterminée et fait présentement l'objet d'une étude.

- **Système de contrôle des paiements** - Le système de contrôle des paiements, conçu pour traiter les chèques retournés et les chèques en double, sera appliqué à plusieurs grands systèmes de paiement.

- **Ententes bancaires triennales** - On est en train de négocier une nouvelle entente avec les institutions financières.



## 1. Gestion de la fonction Receveur général

## Description

Cette fonction consiste à négocier avec les institutions financières, au nom du gouvernement du Canada, tout ce qui a trait aux opérations bancaires, gérer et contrôler les débourssements du gouvernement, ce qui consiste en partie à rapprocher et à contrôler tous les documents de paiement émis par ASC ou d'autres ministères, gérer les mouvements de toutes les rentrées perçues par les ministères et leur transfert au crédit du receveur général, investir quotidiennement tous les avoirs en caisse du gouvernement, conformément aux ententes établies et aux instructions de la Banque du Canada et du ministère des Finances, gérer l'émission des paiements aux personnes qui ont droit à un remboursement d'impôt, aux bénéficiaires d'aide sociale et économique et aux fournisseurs; tenir les comptes centraux du Canada, préparer et publier chaque année les Comptes publics, publier les états financiers mensuels du gouvernement du Canada, établir pour les organismes centraux des rapports financiers spéciaux sur l'ensemble du gouvernement, fournir les états financiers de ces organismes aux ministères et organismes appropriés et tenir le Système central de comptabilité.

## Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Services de gestion et services opérationnels représente environ 32 % de l'ensemble des dépenses de 1991-1992 et 21 % des années-personnes prélevées sur le crédit relatif aux dépenses de fonctionnement (crédit 1), celui des dépenses en capital (crédit 5) et celui des fonds relatifs au personnel exonéré du ministre d'Etat (Habitat) (crédit 10), auxquelles s'ajoutent les régimes d'avantages sociaux des employés que prévoit la loi.

**Tableau 25 : Dépenses et recettes relatives à la sous-activité (en milliers de dollars et années-personnes)**

Budget des dépenses			
1991-1992			
Prévu			
	\$	A-P	\$
Dépenses brutes	148 207	1 084	122 950
Recettes	18 927		19 895

Explication de la différence : L'augmentation nette de 15,0 millions de dollars constituant la différence entre les prévisions de 1990-1991 et le Budget des dépenses de 1991-1992 s'explique par les facteurs suivants :	
(en millions de dollars)	
fin de la mise en oeuvre du système TPS,	16,2
hausse des frais de services bancaires,	4,7
augmentation - salaires et avantages sociaux,	5,7
réduction apportée au Système de rémunération de la	
Fonction publique en attendant nouvelle décision du CT,	(8,5)
coupures du CT - crise du golfe Persique,	(2,1)
réduction découlant du retrait de la TVF (remplacée par la TPS), et	(1,3)
tous les autres changements.	0,3
Augmentation nette :	<u>15,0</u>

Fournir de façon efficiente et au moindre coût possible, par l'entremise du receveur général, des services au gouvernement fédéral dans les domaines suivants :  
rémunération, systèmes financiers et systèmes relatifs au personnel.

### Description

Cette activité comporte trois sous-activités qui sont financées à partir du crédit relatif aux dépenses de fonctionnement (crédit 1). Ces sous-activités sont la **Gestion de la fonction Receveur général**, les **Services de rémunération** et les **Services consultatifs de vérification et de conseil en gestion**.

### État récapitulatif des ressources

Les Services opérationnels et de gestion représentent 8 % des recettes et 19 % des dépenses budgétaires du Programme des approvisionnements et services.

Tableau 24 : Sommaire des ressources de l'activité (en milliers de dollars et années-personnes)

Budget des dépenses		1991-1992		1990-1991	
Dépenses		Recettes		Net	
A.-P.		Dépenses		Recettes	
Net		A.-P.		Net	
Gestion de la fonction	148 207	18 927	129 280	1 084	122 950
Receveur général					19 895
Gestion de la rémunération	22 593	7 530	15 063	225	29 118
Services consultatifs, de					7 919
vérification et de conseil en					
gestion	45 899	37 000	8 899	359	100 922
					86 864
					14 058
					744
	216 699	63 457	153 242	1 668	252 990
					114 678
					138 312
					1 860

professionnels, de colloques et de rencontres avec divers fournisseurs et des représentants des associations professionnelles ont contribué à la réussite de ce Programme.

**Tableau 23 : Contrats portant sur l'approvisionnement régional**

Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réal 1989-1990	Nombre de documents contractuels	Valeur des contrats (en millions de dollars)
			217 425	2 005
	219 614	218 497		1 926
				1 968

**Volume des affaires :** Le tableau ci-dessous fournit des statistiques pertinentes sur le volume des affaires.

**Tableau 22 : Sommaire du volume des affaires ( en milliers de dollars)**

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1991-1992	1990-1991	1989-1990
Approvisionnement en articles		
125 108	124 912	120 006
63 202	61 515	62 413
Dispositions des biens de		
10 120	10 095	8 395
la Couronne		
-	1 253	7 875
1 605	1 562	1 497
Entreposage		
-	-	-
Autres		
200 035	199 337	200 186
Total		

**Événements importants :** la mise en oeuvre du Système de soutien des achats (SSA) dans la région du Centre est terminée. Un plan de commercialisation axé sur des visites aux clients et des démonstrations du SSA a été élaboré et mis en oeuvre.

La participation régionale d'ASC et des ministères clients est un élément clé du Programme des remises d'encouragement.

Le service d'entretien et de réparation de l'équipement a été aboli au profit d'une nouvelle source d'approvisionnement.

### Contribution aux objectifs nationaux : ASC soutient les programmes d'achats

régionaux en ayant recours aux marchés publics pour favoriser la croissance et la diversification de l'économie des régions. Grâce à son Plan d'action relatif à l'initiative sur les acquisitions dans l'Ouest, il contribue à l'atteinte de l'objectif fédéral portant sur l'accroissement du nombre de marchés attribués à l'Ouest.

Le ministère soutient les objectifs du gouvernement fédéral en matière de développement régional. L'initiative commune de diversification de l'économie de l'Ouest et d'acquisitions dans l'Ouest en est une preuve. Cette initiative vise en effet à utiliser les marchés publics pour promouvoir le croissance et la diversification de l'économie de l'Ouest du Canada. Ce sera la dernière année du plan de quatre ans visant à accroître les achats dans l'Ouest.

L'Initiative fédérale du développement économique du Nord de l'Ontario et (FEDNOR) continue de donner des résultats avantageux dans le Nord de l'Ontario et même en dehors de ce territoire. Un événement particulièrement réussi a été l'Exposition "Nord de l'Ontario" qui s'est tenue dans la région de la Capitale nationale en mai dernier. Le Programme de gestion de la qualité, portant sur l'agrément des fournisseurs, a été bien reçu dans le Nord. Un certain nombre de foires commerciales



2. Approvisionnement régional

Description

L'approvisionnement régional comprend la prestation de services d'ordre contractuel, notamment la préparation d'appels d'offres, la négociation, l'attribution et l'administration des contrats, la planification en matière de produits, la conduite d'études de marché et d'études sur la méthode d'approvisionnement, les services d'allocation du matériel, les inspections maritimes, les services relatifs à la réparation et à l'entretien du matériel et du mobilier de bureau, la production d'imprimerie, la gestion des biens, la prestation de services d'entreposage, la fourniture d'articles stockés par l'entremise des centres d'approvisionnement et des magasins libre-service.

Etat récapitulatif des ressources

La sous-activité des Opérations régionales représentent 30 % des recettes et 28 % des dépenses du Fonds renouvelable des approvisionnements.

Tableau 21 : Etat des opérations (en milliers de dollars et années-personnes)

Budget des dépenses			1991-1992		1990-1991		1989-1990	
			Prévu		Réal			
Recettes	208 432	199 613	200 525					
Dépenses								
Coûts des produits	92 861	90 085	92 637					
Coûts de fonctionnement	78 208	76 058	71 265					
Administration du programme*	18 900	16 513	17 077					
Excédent (déficit)	189 969	182 656	180 979					
Ressources requises (prévues)	(18 463)	(16 957)	(19 546)					
(excédent) déficit	(3 880)	(3 410)	(3 469)					
Amortissement	6 200	5 240	6 790					
Dépenses en capital	851	168	1 260					
Fonds de roulement	(15 292)	(14 959)	(14 965)					
Besoins financiers (besoins de trésorerie nets)	994	1 037	1 027					
Années-personnes								

\* Les dépenses de l'activité Administration du programme applicables au Fonds renouvelable des approvisionnements sont réparties entre les sous-activités sur la base des dépenses de fonctionnement.

**Contribution aux objectifs nationaux :** dans le cadre des programmes d'aide sociale, les organisations responsables du Receveur général et des autres services régionaux ont émis des paiements et tenu des comptes selon les données indiquées au tableau 20.

**Tableau 20 : Principaux paiements émis (en milliers)**

<b>Budget des dépenses</b>			
<b>1991-1992</b>			
<b>Prévu</b>			
<b>1990-1991</b>			
<b>Réel</b>			
<b>1989-1990</b>			
Allocations familiales	44 541	44 135	43 889
Sécurité de la vieillesse - Supplément de revenu garanti	38 771	37 838	36 794
Programme de planification de l'emploi	711	917	672
Régime de pensions du Canada	31 361	28 873	28 022

**Volume des affaires :** L'extrant de la sous-activité Receveur général et autres services régionaux est mesuré par le nombre de chèques émis et de comptes actifs tenus.

**Tableau 18 : Sommaire du volume des affaires (en milliers)**

Extrants		
Budget des dépenses	Prévu	Réel
1991-1992	1990-1991	1989-1990
205 000	157 127	155 282
Nombre total de paiements effectués		

**Nota :** Les chiffres pour 1991-1992 incluent les 43 millions de paiements au titre de la TPS.

**Données sur le rendement :** Le tableau ci-dessous fournit des données importantes sur cette sous-activité. L'indicateur de rendement établi pour ce service correspond à l'extrant pour chaque année-personne directe.

**Tableau 19 : Données sur le rendement**

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1991-1992	1990-1991	1989-1990
98 652	84 153	76 155
Nombre de paiements effectués par année-personne		

**Nota :** Les chiffres pour 1991-1992 incluent les 146 années-personnes affectées à la TPS.

**Événements importants :** les régions doivent faire face à de nombreux changements engendrés en grande partie par les progrès technologiques et les améliorations importantes qui ont été apportées tant aux plates-formes de production interne qu'aux systèmes bureautiques tels que les systèmes ministériels communs externes demandés par les clients et axés sur les besoins des utilisateurs. Mentionnons, à titre d'exemple, le Système ministériel de gestion du personnel (SMGP), le Système ministériel financier commun (SMFC) et le Système électronique de commandes par catalogue (SECC).

Parmi les innovations technologiques régionales, notons le remplacement des systèmes informatiques existants par des systèmes régionaux améliorés de traitement de l'information. Les principaux objectifs visés sont la hausse des niveaux de service et l'amélioration de la qualité et de la sécurité.

# Données sur le rendement et justification des ressources

## 1. Receveur général et autres services régionaux

### Description

L'activité Receveur général et autres services régionaux comprend la tenue des dossiers relatifs aux services du receveur général, y compris l'acceptation des données sur la rémunération provenant des ministères employeurs, la tenue des dossiers et des comptes concernant les retenues sur la paye, le calcul des avantages sociaux, la publication des rapports statistiques pertinents et la tenue des dossiers touchant les paiements destinés aux employés, aux pensionnés de la Fonction publique, aux bénéficiaires de prestations d'aide sociale et économique et aux fournisseurs, et la fourniture, sur demande, de divers rapports et services financiers et statistiques à des ministères ainsi qu'à des organismes.

### Etat récapitulatif des ressources

La sous-activité des Opérations régionales représente environ 33 % de l'ensemble des dépenses de 1991-1992 et 46 % des années-personnes prélevées sur le crédit relatif aux dépenses de fonctionnement (crédit 1), celui des dépenses en capital (crédit 5) et celui des fonds relatifs au personnel exonéré du ministre d'Etat (Habitation) (crédit 10), auxquelles s'ajoutent les régimes d'avantages sociaux des employés que prévoit la loi.

**Tableau 17 : Dépenses et recettes relatives à la sous-activité  
(en milliers de dollars et années-personnes)**

Budget des dépenses		A.P.	
1991-1992		\$	
Prévu		A.P.	
1990-1991		\$	
Dépenses brutes	150 019	2 353	151 566
		2 348	



46 (Approvisionnement et Services Canada)



**Programme Sciences et Culture Canada** : dans le cadre de cette composante, des fonds sont consacrés aux projets qui :

- sensibilisent davantage le grand public aux réalisations scientifiques et technologiques, surtout celles conçues ou appliquées par des Canadiens, et aux possibilités qu'elles offrent,

- amènent le public à s'intéresser davantage aux sciences et à la technologie et à mieux comprendre leur rôle dans la société contemporaine et leur incidence sociale,

- améliorent les communications entre les scientifiques et les non-scientifiques, entre les créateurs et les utilisateurs de la technologie et entre ceux qui conçoivent les nouvelles techniques et ceux qui en bénéficient, et

- sensibilisent les jeunes canadiens aux sciences et à technologie et les amènent à s'y intéresser davantage.

**Services de planification des communications** : cette composante offre des conseils aux clients et entreprend, pour leur compte, des programmes et des projets de communications, depuis l'élaboration d'une stratégie média jusqu'à la mise en oeuvre, la supervision et l'évaluation de celle-ci.

**Bureau de Service Canada** : Cette composante exploite le service de référence téléphonique et d'information de base du gouvernement fédéral. Voici en quoi consistent ses objectifs :

- augmenter la sensibilisation du public aux programmes et aux services fédéraux,
- faciliter, pour les Canadiens, l'accès aux services du gouvernement, et
- aider les ministères à améliorer la qualité de leurs services par son système de rétroaction de l'information.

5. Mesures de soutien de l'approvisionnement

Description

Cette sous-activité comprend l'évaluation et le soutien des propositions susceptibles de sensibiliser le public aux questions scientifiques et technologiques, le financement des abonnements à certaines publications gouvernementales et certains documents parlementaires et leur diffusion, ainsi que la prestation de services de référence téléphonique et de communications.

Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Opérations d'approvisionnement représente 2 % des dépenses pour 1991-1992 prélevées sur le crédit pour dépenses de fonctionnement (crédit 1), celui des dépenses en capital (crédit 5) et celui des fonds relatifs au personnel exonéré du ministre d'Etat (Logement) (crédit 10), auxquelles s'ajoutent les régimes d'avantages sociaux des employés que prévoit la loi.

Tableau 15 : Répartition des dépenses de la sous-activité  
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1991-1992	1990-1991	1989-1990
Propositions spontanées	431	14 144
Programme des services aux dépositaires	3 316	3 688
Programme Sciences et Culture Canada	2 694	2 689
Services de planification des communications	839	2 010
Bureau de Service Canada	3 941	3 868
Total	11 221	26 399

Description des mesures de soutien de l'approvisionnement : la raison d'être de chaque partie de cette sous-activité est exposée ci-après.

**Programme des services aux dépositaires :** les fonds affectés à cette composante de cette sous-activité permettent de distribuer gratuitement les publications du gouvernement aux bibliothèques de dépôt et de subventionner les abonnements de particuliers au Journal des débats de la Chambre.

Description

Cette sous-activité est chargée de certaines responsabilités aux termes de la Loi sur la production de défense relativement à l'acquisition, au transport et au stockage de matériel stratégique et des approvisionnements de défense. Les années-personnes affectées aux services d'acquisition et de soutien nécessaires à cette fonction font partie intégrante de l'activité Opérations d'approvisionnement.

Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Opérations d'approvisionnement est financée par le Fonds renouvelable de la production de défense.

Tableau 14 : Etat des opérations (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1991-1992	1990-1991	Réel 1989-1990
Recettes	2 000	2 000	-
Dépenses	2 000	2 000	-
Excédent (pour l'année)	-	-	-
Ressources nécessaires (prévus)			
Excédent (pour l'année) Prêts à long terme - avances	-	-	-
Différences concernant le fonds de roulement	-	-	(33)
Besoins financiers (besoins de trésorerie nets)	-	-	-

**Volume des affaires** : par volume des affaires, il faut entendre les recettes provenant de l'imprimerie, de l'édition, des expositions, des activités liées au film et à la vidéo et des services professionnels en communications.

**Tableau 13 : Sommaire du volume des affaires (en milliers de dollars)**

<b>Budget des dépenses</b>				
	Prévu	1991-1992	Réal	
			1989-1990	1989-1990
Imprimerie	104 922	99 652.1	93 245	
Édition	31 131.8	26 324.6	24 746.3	
Expositions et audiovisuel	78 135	70 888	78 832.4	
Services professionnels	15 107.3	83 228.3	80 398.8	
Total	229 296.1	280 093	277 222.5	

**Événements importants** : le plan provisoire du GGC sur le passage aux services facultatifs prévoit une stratégie d'introduction progressive des nouveaux services facultatifs à compter d'avril 1991. La mise en oeuvre devrait se terminer en avril 1992.

Le Groupe Communication Canada a élaboré un plan qui lui permettra de devenir un organisme de service spécial pleinement opérationnel. Ce plan comprend une définition de son mandat, un cadre de planification comportant des indicateurs de rendement pour évaluer les progrès accomplis, un système financier précis et rapide pour traiter les résultats nets et un cadre de gestion des ressources humaines grâce auquel on pourra perfectionner et garder les employés compétents; le plan porte également sur les besoins en matière de communications internes et externes, les pouvoirs requis pour répondre aux besoins des clients et la meilleure structure organisationnelle pour offrir des services de communication. Ces activités et d'autres relatives à la mise sur pied de cet organisme de service spécial font constamment l'objet d'études.

Description

C'est le Groupe Communication Canada (GCC), un organisme de service spécial créé le 6 juin 1990, qui assume le rôle d'imprimeur de la Reine. Il exerce aussi d'autres fonctions de communication et de publication. Le mandat du GCC est de prévoir les besoins des clients et de fournir des services internes et des services de négociation des contrats tout à fait facultatifs.

Parmi les services offerts par le GCC, notons les suivants : l'impression, l'édition et la commercialisation des publications gouvernementales, la production de matériel audiovisuel, l'organisation d'expositions, la fourniture de services de publicité, la préparation de documents de communication et la planification des communications.

Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Opérations d'approvisionnement représente 37 % des recettes et 36 % des dépenses du Fonds renouvelable des approvisionnements.

Tableau 12 : Etat des opérations (en milliers de dollars et en années-personnes)

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1991-1992	1990-1991	1989-1990
Recettes	254 598	309 846
Dépenses		
Coûts des produits	127 804	189 774
Frais de fonctionnement	105 836	98 776
Administration du programme*	14 825	19 911
Excédent (déficit)	248 465	308 461
Ressources nécessaires (prévus)	(6 133)	(1 385)
(Excédent) déficit	(6 133)	(1 385)
Amortissement	(2 196)	(1 799)
Dépenses en capital	5 271	5 613
Différences concernant le fonds de roulement	1 040	261
Besoins financiers (besoins de trésorerie nets)	(2 018)	2 690
Années-personnes	1 448	1 448
Les dépenses de l'activité Administration du programme applicables au Fonds renouvelable des approvisionnements sont réparties entre les sous-activités selon une méthode de répartition des frais.		
		1 492

\* Les dépenses de l'activité Administration du programme applicables au Fonds renouvelable des approvisionnements sont réparties entre les sous-activités selon une méthode de répartition des frais.



**Projet RADARSAT** - Il consiste à mettre au point un système de télédétection par satellite contrôlé par les Canadiens et constitué d'un segment spatial et d'un segment terrestre. Le segment spatial comprend un seul satellite en orbite polaire muni d'un radar à synthèse d'ouverture qui fait fonction de détecteur principal et d'un centre de contrôle des missions. Le segment terrestre comprend deux stations de réception des données, deux centres de traitement des données et un système de communication.

**Projet de Véhicule guidé CL-289** - Il s'agit d'un véhicule de surveillance aéroporté, préprogrammé, sans pilote et réutilisable, accompagné d'un système de soutien terrestre, pour permettre aux commandants de corps divisionnaires de recueillir des renseignements sur les régions relevant de leur compétence. Les films pris à bord sont développés et interprétés par le système de soutien au sol. La valeur totale du projet, incluant les phases d'élaboration et de production, est de l'ordre de 800 millions de dollars. Le projet devrait être terminé en 1992.

**Réseau canadien d'information et de communication protégées à accès direct** - Ce Réseau vise à mettre à la disposition du ministère des Affaires extérieures un système informatique et des moyens de communications sûrs reliant directement les bureaux d'Ottawa à ses missions à l'étranger. Le projet comporte deux phases. On en est présentement à l'étape d'acquisition. Le contrat pour la Phase I a été attribué en août 1988 et a consisté à installer le Réseau dans les missions établies aux Etats-Unis et dans certains secteurs des Affaires extérieures à l'administration centrale (Ottawa). Les travaux de la Phase I devraient être terminés au cours du dernier trimestre de l'exercice 1990-1991. La Phase II consistera à installer le Réseau dans les autres missions de l'administration centrale et à l'étranger. Les travaux se poursuivront jusqu'en 1997.

**Service du renseignement militaire et de la sécurité** - Le but de ce projet est de donner au chef du Renseignement et de la sécurité, Défense nationale, l'accès à un système automatisé de traitement des données et de communication pour des fins opérationnelles. Le bureau de gestion de ce projet a été créé en 1985 et demeurera opérationnel pendant quinze ans encore. La première étape de ce projet prévoit la conception, l'élaboration, l'intégration, l'installation ainsi que la vérification de la première installation opérationnelle. Les deux étapes suivantes consisteront à fournir à la Défense nationale une interface automatisée avec les systèmes des organismes internes et externes. Le processus d'évaluation des renseignements sera également facilité par l'utilisation de l'informatique.

**Projet de véhicule léger à roues** - Ce projet prévoit l'achat d'environ 3 300 camions de deux tonnes de différents modèles pour remplacer les camions d'une tonne et quart actuellement utilisés par les Forces armées canadiennes. Des demandes de renseignements sur les prix et la disponibilité ont été envoyées et le contrat devrait en principe être attribué d'ici le 31 mars 1991.

**Projet de véhicules pour terrains septentrionaux** - Ce projet permettra d'acquérir environ 800 Hagglund BV206, qui sont des véhicules tous terrains à chenilles. Quatre marchés d'études ont été émis au cours du premier trimestre de 1990-1991. Les livraisons devraient se faire entre 1991 et 1998.

**Projet de véhicule logistique lourd à roues** - Ce projet prévoit l'acquisition de 1 200 camions de 10 tonnes pour les Forces armées canadiennes. Le parc de véhicules sera composé de camions de marchandises, de camions à benne basculante, de camions-treuilés de remorquage, de tracteurs et de navettes de ravitaillement. Le projet a une valeur globale de 400 millions de dollars. Les véhicules devraient être livrés entre 1990 et 1992. Le contrat a été attribué à la firme UTDC Inc. de Kingston (Ont.).

**Volume des affaires :** Un sommaire du volume des affaires pour cette sous-activité est présenté ci-dessous.

Tableau 11 : Sommaire du volume des affaires			
Budget des dépenses		1991-1992	
Prévu		1990-1991	
Réel		1989-1990	
Valeur des marchés passés (en millions de dollars)		2 082	1 629
		1 156	

Le Conseil du Trésor classe parmi les GPE tout projet :

- qui occasionne des dépenses de fonds publics,
  - dont le coût estimatif est d'au moins 100 millions de dollars, et
  - dont l'administration fédérale est le propriétaire ou l'utilisateur principal.
- Données sur le rendement :** on dénombre actuellement au total 42 GPE qui en sont à différents stades d'élaboration et de production. Cette sous-activité représente des dépenses dépassant les 23 milliards de dollars. La valeur des contrats attribués dans ce domaine, jusqu'à maintenant, atteint 13 milliards de dollars.

**Voici quelques exemples de Grands projets de l'Etat :**

**Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (PAEAC) -** Ce plan comporte l'intégration, la modernisation et l'amélioration des systèmes, des installations et de l'équipement utilisés pour assurer les services de circulation aérienne aux opérateurs d'aéronefs commerciaux, militaires et privés partout au Canada, jusqu'à l'an 2000. La valeur totale du plan s'élève à environ cinq milliards de dollars.

**Système d'approvisionnement des Forces canadiennes (SAFC) -** Ce projet consiste à fournir à la Défense nationale un système d'approvisionnement de beaucoup supérieur au système qu'il remplace; il est fondé sur une technologie informatique de pointe et un concept d'approvisionnement axé sur la planification des ressources de distribution.

**Projet des Frégates canadiennes de patrouille (FCP) -** Ce projet consiste à remplacer les destroyers à vapeur de la marine qui datent de trente ans par douze nouveaux navires de guerre anti-sous-marine. Le projet prévoit aussi la fourniture de certains articles de soutien pour la durée de vie du matériel. Le premier bâtiment de la classe Ville est en cours de construction et devrait être prêt en mai 1991. La valeur du contrat s'élève à 6 2 milliards de dollars et les livraisons devraient se faire entre 1991 et 1997. C'est la Saint John Shipbuilding Ltd. de Saint John (N.-B.) qui a obtenu ce contrat.

## 2. Grands projets de l'Etat

### Description

Cette sous-activité comprend, suivant les indications données dans les exposés sur chacun des projets en cause et dans les protocoles d'entente ministériels approuvés, la planification et la gestion des achats liés aux projets désignés Grands projets de l'Etat (GPE) par le Conseil du Trésor, y compris la planification et la détermination des options d'achat, la recherche de fournisseurs éventuels, la négociation et la planification des marchés, la rédaction des documents contractuels, ainsi que l'administration, la conclusion et la vérification des marchés.

### Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Opérations d'approvisionnement représente 5 % des recettes et 5 % des dépenses du Fonds renouvelable des approvisionnements.

Tableau 10 : Etat des opérations (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses	1991-1992	1990-1991	Réel
Recettes	36 499	36 775	37 735	
Dépenses				
Coûts des produits	200	199	155	
Frais de fonctionnement	24 455	24 957	22 990	
Administration du programme*	10 700	9 296	9 597	
Excédent (déficit)	1 144	2 323	4 993	
Ressources requises (prévues)	(1 144)	(2 323)	(4 993)	
(Excédent) déficit	(316)	(157)	(152)	
Amortissement	107	218	114	
Dépenses en capital	149	31	234	
Différences concernant le fonds de roulement	(1 204)	(2 231)	(4 797)	
Besoins financiers (besoins de trésorerie nets)	334	335	347	
Années-personnes				

\* Les dépenses de l'activité Administration du programme applicables au Fonds renouvelable des approvisionnements sont réparties entre les sous-activités en fonction des dépenses de fonctionnement.



On s'est efforcé, au cours de l'année qui vient de s'écouler, de trouver des moyens de réduire le fardeau administratif lié à la gestion des déplacements des fonctionnaires. ASC a travaillé en étroite collaboration avec le Bureau du contrôleur général et la Direction de la politique du personnel (du Secrétariat du Conseil du Trésor) pour trouver des moyens d'améliorer tous les aspects des déplacements. Le Livre blanc sur FP 2000 indique qu'en mars 1991, le gouvernement lancera un concours visant à réduire le plus possible les dépenses par des économies d'échelle et il exigera des soumissionnaires qu'ils démontrent comment l'utilisation de l'ordinaire dans l'industrie du voyage peut permettre de simplifier les processus administratifs, de réduire la paperasserie, d'épargner de l'argent et de fournir aux clients des services mieux adaptés et de meilleure qualité.



Tableau 9 : Sommaire du volume des affaires

Budget des dépenses	Prévu	Réel
1991-1992	1990-1991	1989-1990
Recettes		
Valeurs des contrats (en millions de dollars)	5 554	4 808
Services de gestion des transports :		
Nombre de voyages	285 000	294 241
Nombre de déménagements	5 000	4 879
Nombre de factures de fret	325 000	299 208
Nombre d'envoi outre-mer	375	217
Nombre de véhicules et d'appareils gérés	12 900	19 476
Nombre de cartes de crédits, véhicules automobiles	33 700	34 286
Nombre de cartes de crédit perdues ou volées	300	236

**Evénements importants** : la production du Manuel sur les conditions contractuelles facilitera la rédaction des contrats car on pourra intégrer dans ces derniers des renvois aux conditions du Manuel. Elle entraînera également une réduction des frais administratifs. Ce Manuel devrait entrer en vigueur en avril 1991.

Le Système électronique de commandes par catalogue (SECC) permettra aux clients de s'en tenir à une seule procédure de commande pour les articles standard et il permettra également de réduire la paperasserie inhérente au système existant ainsi que le temps de commande. Grâce à ce système, on pourra vérifier et évaluer certains concepts commerciaux et technologiques utilisés à l'appui du programme Acquisitions 2000. La version initiale de la base de données ou du catalogue principal du SECC comprendra le catalogue des articles stockés, un certain nombre d'offres permanentes et le répertoire des adresses des clients que ces derniers pourront utiliser pour leurs achats.

Le Programme des remises d'encouragement du Centre de distribution des biens de la Couronne (CDBC) incite les ministères et organismes à se défaiter de leurs biens excédentaires en leur accordant une remise de 30 pour 100 du produit net de la vente de tels biens. Les premières notes de crédit ont été émises en octobre 1990 pour la période du 1<sup>er</sup> avril au 15 septembre 1990. Les notes de crédit émises aux clients qui doivent passer par le CDBC pour aliéner leurs biens s'élèvent à plus de 2 8 millions de dollars pour cette même période. Le Livre blanc du gouvernement sur FP 2000 fait mention de plans visant à remettre en entier aux clients le produit net de la vente de leurs biens excédentaires.

Tableau 8 : État des opérations (en milliers de dollars et en années-  
personnes)

Budget des dépenses			
	1991-1992	Prévu	Réel
	1990-1991	1989-1990	
Recettes	135 473	132 692	133 702
Dépenses			
Coûts des produits	42 871	45 944	45 352
Frais de fonctionnement	85 749	85 399	78 003
Administration du programme*	32 144	28 111	27 428
Excédent (déficit)	160 764	159 454	150 783
Ressources nécessaires (prévus)			
(Excédent) déficit	25 291	26 762	17 081
Amortissement	(2 292)	(1 706)	(759)
Dépenses en capital	9 275	9 948	6 706
Différences concernant le fonds	(6 518)	(7 302)	(3 913)
Besoins financiers	25 756	27 702	19 115
(besoins de trésorerie nets)			
Années-personnes	1 179	1 181	1 175

\* Les dépenses de l'activité Administration du programme applicables au Fonds renouvelable des approvisionnements sont réparties entre les sous-activités en fonction des dépenses de fonctionnement.

**Explication de la différence :** la diminution nette des besoins financiers pour 1991-1992 par rapport à 1990-1991 est de 5,8 millions de dollars :

(en millions de dollars)

- augmentation du fonds de roulement des composantes du FRA, 1,9
- diminution du déficit d'exploitation du FRA, (5,0)
- augmentation de l'amortissement, (1,5)
- diminution des dépenses en capital du FRA, (0,5)
- abandon progressif du Programme des propositions spontanée conformément au budget fédéral du 27 avril 1989, (0,4)
- diminution au chapitre de la planification des communications, et (0,2)
- réduction dans les Services aux dépositaires. (0,1)

Diminution nette

(5,8)

## Données sur le rendement et justification des ressources

### 1. Opérations d'approvisionnement

#### Description

Les opérations d'approvisionnement comprennent la négociation, l'adjudication et l'administration des documents contractuels, les études de marché, la planification des produits et les études sur les méthodes d'approvisionnement, pour le compte de l'administration fédérale, relativement à des biens et services scientifiques, techniques et commerciaux très divers, y compris des produits d'aérospatiale et d'armement, des produits industriels et commerciaux, des acquisitions pour les services d'imprimerie, des services de bureau et des systèmes informatiques, des services et produits scientifiques et professionnels, des services et produits relatifs aux systèmes maritimes, électroniques et industriels et des services de gestion des transports. Le rôle d'imprimeur de la Reine et d'autres fonctions de communication, d'imprimerie et de publication sont assumés par le Groupe Communication Canada, un organisme de service spécial qui a été créé le 6 juin 1990 et qui devrait être pleinement opérationnel le 1<sup>er</sup> avril 1991.

#### Etat récapitulatif des ressources

Cette sous-activité des Opérations d'approvisionnement représente 20 % des recettes et 23 % des dépenses du Fonds renouvelable des approvisionnements.

A. Opérations d'approvisionnement

Objectif

Acquérir ou fournir, efficacement et économiquement, les biens et les services demandés par les ministères et les organismes, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux.

Description

L'activité Approvisionnement se divise en cinq sous-activités : les **Opérations d'approvisionnement**, les **Grands projets de l'État**, les **organismes de service spéciaux** (financés par le Fonds renouvelable des approvisionnements), la **Production de défense** (financée par le Fonds renouvelable de la production de défense) et les **Initiatives de soutien de l'approvisionnement** (financées par le crédit 1).

État récapitulatif des ressources

L'activité Approvisionnement représente 61 % des recettes et 45 % des dépenses budgétaires du Programme des approvisionnements et services.

Tableau 7 : Sommaire des ressources de l'activité  
(en milliers de dollars et en années-personnes)

Budget des dépenses									
1991-1992									
Dépenses		Recettes		Net		A.-P		Dépenses	
1990-1991		Net		Recettes		A.-P		Dépenses	
Prévu		1990-1991		Net		A.-P		Dépenses	
Net		Recettes		A.-P		Dépenses		Recettes	
Opérations d'approvisionnement (FRA)*	167 747	141 991	25 756	1 179	167 696	139 994	27 702	1 181	
AGCV (FRA)**	54 155	53 637	518	390	-	-	-	-	
Grand projets de l'État (FRA)*	35 146	36 350	(1 204)	324	34 513	36 744	(2 231)	335	
Imprimerie et communications (FRA)*	251 540	253 558	(2 018)	1 448	312 275	309 565	2 690	1 448	
Production de défense	2 000	2 000	-	-	2 000	2 000	-	-	
Initiatives de soutien de l'approvisionnement	10 559	-	10 559	-	11 221	-	11 221	-	
Composantes du Fonds renouvelable des approvisionnements	521 147	487 536	33 611	3 351	527 705	488 323	39 382	2 964	

\*\* Pour de plus amples renseignements concernant l'AGCV, voir Description, page 58, Volume des affaires, et Événements importants, page 60.

On trouvera à la Section II, Analyse par activité, les indicateurs de rendement pour chacune des activités et sous-activités du ministère.

Un des thèmes fondamentaux de l'examen des gammes de services a été l'intégration de la technologie et des améliorations apportées aux services dans le but d'influer sur la structure de l'administration gouvernementale de l'avenir. Parmi les réalisations découlant des examens des gammes de services faits à ce jour, mentionnons la création des organismes de service spéciaux, l'accroissement des pouvoirs d'achat délégués aux ministères clients, la préparation du document d'orientation publique et du Système central de comptabilité et de rapports entreprise dans le cadre du projet de 2000 et la restructuration du Système de rémunération de la Fonction publique et du Système d'information financière d'ASC et du BCG.

Au cours du dernier exercice, l'Évaluation des programmes a continué de soutenir les processus d'examen des gammes de services en déterminant la pertinence des services offerts dans le contexte actuel et les changements requis pour qu'ASC puisse mieux définir son rôle d'organisme de service en fonction des besoins des clients. Voici quelques-unes des questions clés qui ont été examinées en profondeur :

- la mise en application des conditions contractuelles,
- le rôle de la vérification interne au sein des organismes de service spéciaux.

La Direction de la vérification entend aussi porter une attention particulière aux points suivants :

- la définition des besoins et la préparation des spécifications, et
- la négociation des marchés de services scientifiques et professionnels.



Le calendrier de vérification approuvé pour 1991-1992, qui porte sur ces domaines, inclut les points suivants :

• **Finances**

- le système général de facturation,
- l'établissement des coûts au ministère,
- le contrôle et la comptabilité internes,
- le Fonds renouvelable des approvisionnements,
- les lettres de déclaration,
- la partie III du Budget des dépenses principal, et
- le système de gestion financière - la fonction Comptes débiteurs.

• **Ressources ministérielles et ressources humaines**

- la conformité aux lignes directrices sur les conflits d'intérêts,
- l'efficacité et l'efficience de la gestion du matériel,
- la gestion du parc automobile et les véhicules automobiles, et
- l'évaluation de la mise en oeuvre des organismes de service spéciaux : Agence gouvernementale de consultation et de vérification et Groupe Communication Canada/Imprimerie.

• **Gestion de l'information et opérations gouvernementales**

- les systèmes de rémunération,
- les systèmes d'émission de paiements,
- l'information sur les problèmes,
- le système de dépôt direct,
- la fiabilité des données sur les salaires et les services,
- les systèmes de pensions de retraite, et
- le contrôle des paiements, le système des comptes créditeurs.

Comme par les années passées, la Direction de la vérification examinera les systèmes en voie d'élaboration afin d'exprimer son opinion sur l'efficacité, l'efficience et la rentabilité du processus de gestion des projets et de déterminer dans quelle mesure on a prévu des pistes de vérification et des contrôles appropriés pour ces systèmes. Les systèmes en voie d'élaboration évalués cette année comprennent :

- le Système central de comptabilité et de rapports,
- le Système relatif au personnel, et
- le Système de rémunération de la Fonction publique (SRFP).

Dans le secteur des Approvisionnements, les points évalués seront les suivants :

- la qualité des achats tout au long du cycle de vie,
- l'information sur les préoccupations des fournisseurs et résolution de leurs problèmes,
- l'aliénation des biens de l'Etat,

La satisfaction du client peut être évaluée en termes quantitatifs et qualitatifs. Pour ce faire, on se fonde sur les normes établies dans chaque activité pour l'évaluation des délais d'exécution et des coûts.

Les examens des gammes de services entrepris au cours des deux dernières années ont abouti à une réorientation organisationnelle. On s'attend à ce que la gestion de projets axés sur les objectifs améliore la capacité d'ASC d'offrir des services de façon efficace, efficiente, rentable, prudente et honnête.

C'est pour toutes ces raisons que la Direction générale de l'examen a été créée en avril 1990. Cette Direction générale intègre les fonctions d'évaluation, de vérification et d'assurance de la qualité des contrats. Le but de cette intégration est de former une structure d'activités cohérente qui permettra de donner au sous-ministre des garanties quant à l'état de santé du ministère.

Dans l'ensemble, la Direction générale de l'examen cherche principalement à réorienter les groupes d'évaluation du ministère afin qu'ils fournissent au sous-ministre et au Comité de gestion du ministère une évaluation globale et permanente de l'efficacité, de l'efficience et de la rentabilité des activités et programmes entrepris au sein du ministère. Le processus d'intégration sera terminé en 1991-1992 et la DG de l'examen fonctionnera comme prévu d'ici à la fin de cette année, les activités de vérification et d'examen soutenant activement les initiatives et les priorités d'ASC.

Les examens des gammes de services entrepris jusqu'ici ont permis à ASC de mieux définir son rôle en tant qu'organisme de service et, par le fait même, de mieux répondre aux besoins de ses clients. La Direction générale de l'examen continuera de travailler en collaboration avec le Conseil du Trésor, le Bureau du contrôleur général et d'autres ministères aux évaluations qui leur sont communes. Au cours de l'exercice 1991-1992, la DG de l'examen cherchera surtout à fournir à la haute direction d'ASC une juste évaluation de l'efficacité, de l'efficience et de la rentabilité des activités et programmes entrepris au sein du ministère.

Voici quelques-uns des domaines inscrits au calendrier de vérification pour l'exercice 1990-1991 :

- gestion des changements axée sur les employés et les résultats,
- lettres de déclaration fondées sur des sources d'information et un processus fiables, améliorations apportées aux produits et aux services compte tenu des engagements pris par le ministère à l'égard des clients,
- rendement et valeur du service (qualité et constance du rendement), et
- valeur et conformité aux lois, règlements, politiques et normes du gouvernement.

- contribution à la réalisation des objectifs nationaux.
  - efficacité et rentabilité quant aux coûts de fonctionnement, et
  - satisfaction du client et prestation du service,
- des critères suivants :
- L'efficacité du Programme des Approvisionnement et Services est évaluée en fonction

#### D. Efficacité du programme

- **Plan d'action pour l'environnement :** ASC concentre ses efforts sur le recyclage, les achats et les normes, aussi bien à titre de ministère qu'à titre d'organisme de services communs. Des mesures de recyclage sont déjà en place; mentionnons, par exemple, le programme Épargne-papier, le recyclage des chèques payés et des cartouches de toner des imprimantes au laser, ainsi que les efforts déployés pour remplacer les articles stockés nuisibles à l'environnement par des produits plus écologiques tels que des agents de nettoyage biodégradables. Mentionnons aussi d'autres mesures telles qu'une plus grande disponibilité et utilisation du papier recyclé au sein de l'administration fédérale, la collaboration avec les provinces pour élaborer un énoncé de principe portant sur l'achat de produits écologiques et l'intensification des efforts déployés par l'Office des normes pour homologuer les produits qui doivent être utilisés au gouvernement. Au cours des cinq prochaines années, on s'efforcera par exemple d'utiliser des articles stockés plus écologiques et on élaborera des systèmes qui permettront de contrôler les produits achetés par les clients. En réponse au projet de loi sur l'évaluation de l'environnement, ASC a élaboré une stratégie incluant l'établissement d'une liste d'exclusion des activités qui n'ont aucune incidence sur l'environnement et l'évaluation de l'incidence des initiatives politiques sur l'environnement.
  - **Planification d'urgence pour l'industrie de défense :** cette gamme de service, a-t-on décidé, revêt une importance stratégique. Plusieurs prototypes de logiciels permettant d'analyser les problèmes de l'industrie de défense ont été soumis, pour évaluation, à l'examen de certains ministères clients. On s'attend à ce qu'on se prononce sur l'avenir de ce concept au début de l'exercice 1991-1992.
  - **Planification d'urgence pour l'industrie de défense :** cette gamme de service, application au cours de l'exercice 1993-1994.
- ASC et Revenu Canada examinent la possibilité d'appliquer le dépôt direct aux remboursements d'impôt sur le revenu et aux remboursements et crédits au titre de la TPS. Le dépôt direct des remboursements d'impôt se fera d'abord à titre expérimental au Manitoba, en 1990. Le volume initial de remboursements déposés directement sera de 197 000. Pour ce qui est du dépôt direct des paiements au titre de la TPS, il commencera en 1992-1993 avec un volume trimestriel de 1 000 000 d'opérations. On envisage aussi la possibilité de déposer directement les paiements des comptes généraux. Ce projet-pilote pourrait être mis en



- d'accroître la mobilité du personnel et d'affecter les employés en tenant compte de leurs objectifs personnels,
- de trouver des voies d'avancement professionnel; les gestionnaires et les employés pourront alors mieux déterminer leurs besoins en formation et en expérience et prendre ainsi des décisions éclairées lorsque viendra le temps d'orienter leur carrière, et
- une plus grande participation des employés à la prise de décisions et à la résolution des problèmes.

• **Système de rémunération de la Fonction publique (SRFP) :** il s'agit d'un système de rémunération intégré qui remplacera les systèmes actuels de paye, de pensions et d'assurance de la Fonction publique. On essaie actuellement d'en prévoir les coûts dans le cadre d'une étude de faisabilité. En mars 1991, ASC soumettra une présentation au Conseil du Trésor pour lui demander des fonds supplémentaires. Le système, lorsqu'il sera pleinement opérationnel (1995-1996), devrait permettre à ASC d'économiser en frais d'exploitation des sommes variant entre 14 millions et 23 millions de dollars chaque année.

• **Système de gestion du personnel du ministère (SGPM) :** il s'agit d'un système complet de gestion du personnel qui fonctionne conjointement avec le SRFP et qui intègre les fonctions ministérielles et les fonctions de soutien de l'information sur le personnel. Le projet a été mis en oeuvre en 1989-1990. En 1991-1992, les utilisateurs du SGPM apprendront à se servir du système à l'aide d'un micro-ordinateur. Le système donnera accès à diverses applications (paye et avantages sociaux, classification, congés, etc.).

• **Stratégie d'information financière (SIF) :** ce projet, entrepris conjointement par ASC et BCG, vise à améliorer l'infrastructure gouvernementale d'information financière ministérielle et intégrée. ASC est chargé d'élaborer, de mettre en oeuvre et d'exploiter les systèmes financiers centraux, 3 millions de dollars en 1991-1992, conformément aux politiques et aux normes fournies par le Bureau du contrôleur général (BCG). Le cadre fourni par le BCG comprend entre autres l'étude des besoins des utilisateurs, l'analyse des répercussions, les initiatives de traitement accéléré, la mise en application des données communes et la gestion de l'information financière.

• **Dépôt direct :** le gouvernement va de l'avant avec la mise en oeuvre de son programme de dépôt direct facultatif des allocations aux anciens combattants, des chèques du Régime de pensions du Canada, des chèques de sécurité de la vieillesse et des allocations familiales pour la fin de 1990 et le début de 1991. Environ 9,5 millions de personnes bénéficient de ces régimes et on prévoit que 40 pour 100 d'entre eux opteront pour le dépôt direct comme mode de paiement d'ici la fin de la seconde année.

Pour mettre en application le dépôt direct, on convertira les paiements (1,2 million) actuellement envoyés directement aux institutions financières. On s'occupera ensuite des personnes dont les chèques sont envoyés à leur domicile ainsi que des personnes qui bénéficient pour la première fois de tels régimes.

- existait tout en y apportant de légères modifications. C'est pour faciliter l'application du concept de gestion gamme de services qu'on intègre les améliorations apportées aux services et les changements technologiques afin de modifier la structure de l'administration des affaires publiques. Dix examens de gammes de services sont en cours et sept autres sont prévus.
- Restructuration financière** : les Acquisitions, les Grands projets de l'Etat et la Gestion des transports sont trois gammes de services qui s'autofinancent complètement. La nature des travaux exécutés par ASC a complètement changé depuis l'introduction du principe d'autofinancement. Le contexte n'est plus centré sur les opérations. Dans l'ensemble, l'autofinancement pour ces gammes de services ne donnent plus les résultats escomptés. Le Conseil du Trésor (CT) a accepté en principe qu'on procède à une restructuration financière. Toutefois, ce projet ne sera exécuté qu'au cours de l'exercice 1992-1993 puisqu'il ne reste plus assez de temps dans le cycle du POP.
- Plan de gestion des immobilisations (PGI)** : le ministère a élaboré un vaste plan quinquennal prévoyant l'acquisition de nouvelles immobilisations et le remplacement ou la modernisation des biens désuets. Le but visé est de s'assurer qu'il disposera d'immobilisations fonctionnelles et efficaces qui lui permettront d'atteindre ses objectifs en matière d'exécution de programmes.
- Taxe sur les produits et services (TPS)** : l'introduction de la TPS a obligé le ministère à apporter des améliorations majeures à son équipement et à ses systèmes, 21,7 millions de dollars en 1990-1991, afin qu'il puisse émettre des crédits de TPS pour Revenu Canada. ASC a aussi dû accroître le nombre de ses employés engagés dans le processus de paiement. 37,9 millions de dollars ont été fournis pour les fonds opérationnels en cours ainsi que 146 années-personnes additionnelles. Grâce à son nouvel équipement et à ses nouveaux systèmes, ASC pourra offrir aux ministères clients des services de paiement plus souples et mieux adaptés. ASC a mis en place les services requis pour le dépôt de la TPS et il a pu adapter les arrangements avec les institutions financières pour qu'elles acceptent les paiements au titre de la TPS au nom du gouvernement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991. ASC est aussi en train d'introduire une politique obligeant les fournisseurs à remplacer la taxe de vente fédérale (TVF) par la TPS dans les contrats dont la date de livraison est postérieure au 31 décembre 1990.



unique de vente et d'information permettant d'accéder aux marchés assujettis à l'Accord GATT et à l'ALE ainsi qu'aux marchés fédéraux, provinciaux et municipaux. En avril 1990, les autorités gouvernementales ont élargi l'application du processus d'invitation ouverte à soumissionner, si bien que ce processus s'applique maintenant à la majorité des demandes concurrentielles pour des biens évalués à plus de 25 000 \$. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1990, les entreprises doivent payer pour avoir accès au Tableau des projets de marchés (TPM) par l'intermédiaire d'un service spécial de communication de Telecom Canada. Entre janvier et avril 1991, l'application du processus d'invitation ouverte à soumissionner sera de nouveau élargie de manière à viser aussi les marchés de services concurrentiels. Cette mesure sera suivie, en juillet 1991, de l'affichage des projets de marchés à fournisseur exclusif du GATT et de l'ALE. On étudie actuellement la possibilité d'étendre à toutes les invitations ouvertes à soumissionner la couverture accordée aux marchés à fournisseur exclusif (projet prévu pour 1991-1992) et d'abaisser la valeur-seuil sous les 25 000 \$.

**Rationalisation des objectifs socio-économiques :** le ministère est en train de revoir les programmes et politiques d'achat concernant les objectifs socio-économiques du gouvernement afin de régler les différends et de rationaliser le processus d'achat. Le projet sera réalisé en trois étapes : on commencera par revoir la politique relative à la teneur en éléments canadiens des achats, puis celle relative aux marchés scientifiques et technologiques et enfin, on se penchera sur l'utilisation de produits écologiques. Une fois le projet terminé, un énoncé de la politique d'achat du gouvernement sera publié. La première phase, une révision de la politique relative à la teneur en éléments canadiens est entreprise conjointement par ASC et Industrie, Sciences et Technologie Canada (ISTC).

**Programme des remises d'encouragement :** ce programme est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1990 et il s'applique à tout le matériel, exception faite des biens saisis, des voitures particulières et des véhicules d'une tonne et moins. Le papier recyclable ramassé dans le cadre du programme Épargne-papier est aussi exclu. Ce programme vise à favoriser l'allégation des biens excédentaires en accordant aux ministères clients des remises de 30 pour 100 du produit net de la vente de biens excédentaires. Au cours de la première année, les notes de crédit seront émises deux fois l'an seulement, mais lorsque le programme sera pleinement opérationnel, elles seront émises plus fréquemment. Le Livre blanc du gouvernement sur FP 2000 fait mention de plans visant à remettre aux clients le plein montant du produit net de la vente de leurs biens excédentaires et à permettre le transfert de biens entre les ministères et la négociation de reprises. (Voir la page 35.)

**Gestion par gammes de services :** ce concept a été développé dans le cadre des examens des gammes de services effectués par ASC, en étroite collaboration avec les ministères clients et les hauts fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor. Bon nombre des recommandations faites dans le cadre des examens de gammes de services ont été mises en application et certains changements organisationnels ont déjà été apportés. Une proposition sera soumise en vue de restructurer le cadre du plan opérationnel (CPO) pour qu'il reflète la nouvelle structure hiérarchique du ministère. Entre-temps, on continuera d'utiliser le CPO

transition, c'est-à-dire celle du passage de la TVF à la TPS. (Voir aussi les pages 10, 26 et 27.)

- **Plan d'action pour l'environnement** : en tant qu'organisme de services commun et de ministère opérationnel, ASC s'est engagé à soutenir le plan d'action du gouvernement pour l'environnement. Il devra évaluer l'incidence de cet engagement et trouver des moyens efficaces et efficaces de le respecter. (Voir aussi page 28.)

## 2. Initiatives

Le ministère des Approvisionnements et Services a élaboré de grands projets plurianuels pour se conformer aux stratégies déjà mentionnées et pour relever les défis environnementaux. ASC doit s'assurer que ces projets tiennent compte des résultats et des orientations de l'activité liée à l'examen stratégique des gammes de services.

## Nouvelles initiatives et projets en cours

- **Modernisation du ministère** : deux organismes de service spéciaux (OSS) ont vu le jour au ministère : le Groupe Communication Canada (l'ancienne Direction générale des services des communications) et l'Agence gouvernementale de consultation et de vérification, qui comprend le Bureau des conseillers en gestion le Bureau des services de vérification. Ces OSS fonctionnent selon les mêmes principes que ceux énoncés dans FP 2000 et le programme APRM et ils reflètent l'évolution du ministère en tant qu'organisme de services communs offerts de plus en plus sur une base facultative. Ce nouveau concept permettra de donner aux services une orientation commerciale et de transférer les pouvoirs de prise de décisions aux OSS. Il appartiendra donc à ces derniers d'atteindre les objectifs préalablement établis.

Comme suite aux examens des gammes de services (EGS) et des fonctions relatives à la technologie de l'information au ministère, ASC a procédé à une réorganisation interne, en avril 1990. Deux nouveaux secteurs ont été créés : le Secteur des services de gestion de l'information (SGI) et le Secteur des services opérationnels au gouvernement (SOG).

- **Acquisitions 2000** : cette initiative consiste à redéfinir, à l'échelle de l'administration fédérale, les méthodes d'exploitation et les infrastructures nécessaires aux opérations d'acquisition. Les responsables de ce projet détermineront ce qui peut être fait, comment cela peut être fait et par qui. Des moyens technologiques d'avant-garde seront utilisés pour améliorer les méthodes d'achat et répondre aux besoins du gouvernement en matière de gestion intégrée des ressources d'information. L'exécution du projet repose sur des consultations interministérielles et l'accord général des trois principaux groupes intéressés, soit ASC, les ministères clients et les fournisseurs. (Voir à ce sujet la page 35.)

- **Invitation ouverte à soumissionner** : ce nouveau concept permet aux entreprises de tout le pays d'avoir plus facilement accès aux marchés de l'État. On prévoit que le Tableau des projets de marchés national deviendra éventuellement un point

1. Facteurs externes qui influent sur le programme

Bien des facteurs externes, certains échappant au contrôle d'ASC, influent sur la capacité du ministère de jouer son rôle d'organisation centrale de services communs. ASC a élaboré une approche stratégique qui tient compte de ces facteurs externes.

Parmi les facteurs qui vont influer sur ASC, il y a lieu de retenir les suivants :

- **Réduction des dépenses publiques** : la politique gouvernementale actuelle sur la réduction des années-personnes et des ressources financières demeurera en vigueur pendant un certain temps encore. ASC devra donc trouver de nouveaux moyens pour maximiser l'efficacité et l'efficience des services offerts à ses clients.

- **Fonction publique 2000 (FP 2000)** : ASC est engagé dans le processus de modernisation de la fonction publique, conformément au programme Fonction publique 2 000. Le fait que les résultats des examens des gammes de services d'ASC concordent avec les recommandations du Groupe de travail de Fonction publique 2000 en est la preuve. Il ressort de ces examens que le ministère devra établir avec ses clients une relation de partenariat, il devra offrir des services axés sur les clients plutôt que sur les systèmes et il devra avoir recours à la technologie moderne pour améliorer le service et renforcer les pouvoirs et responsabilités des gestionnaires. Le Groupe de travail de FP 2000 sur les organismes de services communs étudie la possibilité de rendre certains services communs optionnels.

- **Modernisation des services à la demande des clients** : le principal défi qu'aura à relever ASC sera d'accroître les pouvoirs des ministères clients, conformément à leur demande, en mettant en place l'infrastructure nécessaire pour qu'ils puissent mieux contrôler leurs décisions administratives. ASC devra toutefois conserver ses ressources en technologie de l'information afin de pouvoir fournir les outils de soutien de l'information et des décisions requis pour répondre aux demandes nombreuses et variées de ses clients dans les trois secteurs clés, soit les finances, le personnel et l'approvisionnement. (Voir aussi à la page 24.)

- **Politiques commerciales** : les politiques d'approvisionnement du gouvernement et d'ASC devront être revues à la lumière des changements susceptibles de découler des négociations actuellement entreprises dans le cadre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) et l'Accord de libre-échange (ALE). L'élargissement de l'application de l'Accord GATT et de l'ALE dans le domaine des marchés publics réduirait les possibilités pour le gouvernement d'utiliser l'approvisionnement pour favoriser l'expansion industrielle et régionale.

- **Taxe sur les produits et services (TPS)** : la TPS aura une incidence immédiate sur ASC en tant qu'organisme de services communs puisqu'il devra émettre des crédits de taxe et déposer les montants reçus au titre de la TPS. Le ministère a donc dû accroître ses effectifs et acquérir des outils technologiques additionnels pour faire face à l'importante augmentation de la charge de travail. ASC travaille aussi à évaluer l'incidence de la TPS sur les marchés en vigueur pendant la période de



Le tableau 6 illustre le rapport entre la structure des crédits et la structure des activités pour 1991-1992.

**Tableau 6 : Comparaison entre la structure des crédits et la structure des activités**

Activités/ Sous-activités	Approvisionnements				Autorisations législatives
	1	5	10	FRA FRDP Autres	
Opérations d'approvisionnement					
Agence gouvernementale de consultation					
et de vérification					
Grands projets de l'Etat					
Imprimerie et communications					
Production de défense					
Initiatives de soutien de					
l'approvisionnement					
Opérations régionales					
Receveur général et autres					
services régionaux					
Approvisionnement régional					
Services de gestion et services					
opérationnels					
Gestion de la fonction de receveur général					
Gestion de la rémunération					
Services consultatifs, de vérification					
et de conseillers en gestion <sup>3</sup>					
Réciprocité fiscale <sup>2</sup>					
Administration du programme <sup>4</sup>					

Nota 1 : Le Fonds renouvelable de la production de défense (FRPD) rembourse au For renouvelable des approvisionnements (FRA) le coût des services fournis.

Nota 2 : Ce programme a été aboli le 1<sup>er</sup> janvier 1991, à la suite de l'introduction de la taxe sur les produits et services. Tout montant résiduel sera couvert par un budget supplémentaire des dépenses en 1991-1992.

Nota 3 : Les bureaux qui fonctionnent selon le principe de récupération des coûts (bureaux des services de vérification et des conseillers en gestion) ne sont pas financés par les crédits parlementaires.

Nota 4 : L'activité d'administration du Programme impute des frais généraux aux sous-activités financées par le Fonds renouvelable des approvisionnements.

Diverses autorisations de financement sont en vigueur à ASC. Les dépenses de fonctionnements qui ne sont pas recouvrées auprès d'autres ministères et organismes sont financées au moyen d'un crédit annuel. Le Fonds renouvelable des approvisionnements sert à financer différentes activités d'approvisionnement et les coûts sont recouvrés auprès des ministères et organismes selon un barème de tarifs approuvé. Le Fonds renouvelable de la production de défense sert à financer, au besoin, certains achats ayant trait à la défense. Des crédits législatifs sont prévus pour le traitement et l'allocation pour automobile accordés au ministre et les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

**Crédit 1 - Dépenses du programme d'Approvisionnements et Services :** cette autorisation de financement s'applique aux programmes du receveur général ayant trait aux services de paiement et aux services bancaires, à la tenue des comptes centraux du gouvernement et à la préparation des rapports pertinents, aux services de rémunération, du personnel, des finances, d'administration, de gestion et de consultations et d'initiales de soutien de l'approvisionnement. Les recettes sont imputées à ce crédit par autorisation du Parlement.

**Crédit 5 - Dépenses en capital :** ce crédit fournit le financement pour les dépenses en capital engagées par les services financés par le budget d'exploitation.

**Crédit 10 - Fonds versés au personnel exonéré du ministre d'Etat, Logement :** ce crédit permet d'effectuer des paiements, pour le compte du ministre d'Etat, Logement, aux personnes engagées en vertu de l'article 39 de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique.

**Fonds renouvelable des approvisionnements (FRA) :** ce crédit sert à financer l'acquisition et la fourniture des biens et des services nécessaires aux ministères et organismes. Ces biens et services sont fournis contre rémunération aux ministères et organismes y compris les organismes de services spéciaux. Le FRA sert à financer les dépenses en capital, les fonds de roulement, ainsi que les pertes ou l'excédent accumulés.

**Fonds renouvelable de la production de défense (FRPD) :** le FRPD aide ASC à assumer les responsabilités précises dans la Loi sur la production de défense en ce qui concerne l'acquisition, le transport et l'entreposage du matériel stratégique et de défense.

**Réciprocité fiscale :** ce programme a été aboli le 1<sup>er</sup> janvier 1991, à la suite de l'introduction de la taxe sur les produits et services. Tout montant résiduel sera couvert par un budget supplémentaire des dépenses en 1991-1992.

**Autres crédits législatifs :** ces fonds couvrent le traitement et l'allocation pour automobile accordée au ministre et les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, pour les années-personnes prévues au Crédit 1 seulement.



Le tableau 5 montre le rapport qui existe entre les divisions administratives et la

\* Comprend les dépenses et les années - personnes imputables au Cabinet du Ministre, du Sous - ministre et fonds versés au personnel exonéré du ministre d'Etat (Habilitation).

La nécessité d'avoir un centre d'expertise en gestion de l'information et en technologies connexes a amené ASC à créer le Secteur des services de gestion de l'information (SGI) afin de mieux jouer son rôle d'organisme de service auprès des clients et du gouvernement dans son ensemble. Ce nouveau secteur intégrera les fonctions SGI telles que la planification des politiques et la planification stratégique, les services des applications, les services technologiques, les services de gestion, les services de télécommunication et les systèmes intégrés, tâches qui étaient autrefois accomplies par les autres secteurs. Le Secteur SGI offrira des services aux clients qui bénéficient directement des services du receveur général et des services de rémunération et à ceux qui participent aux activités d'acquisition et d'achat. Les SGI fourniront aussi des services améliorés pour répondre aux besoins internes du ministère.

**Finances et administration** : ce secteur est responsable, au niveau du ministère, du soutien de la gestion qui englobe les fonctions suivantes : finances, administration, sécurité, gestion des données et de l'information sur les statistiques et règlement des contrats.

**Politique et planification ministérielles (PPM)** : ce secteur fournit une vaste gamme de services intégrés, notamment des services au ministère, au sous-ministre et aux gestionnaires supérieurs, y compris des services de vérification interne, d'évaluation et d'assurance de la qualité des contrats, des services d'évaluation du rendement, d'élaboration des politiques stratégiques du ministère, de communications et de relations extérieures, ainsi que des services de soutien de l'élaboration des politiques ministérielles et de coordination du processus de planification du ministère. Il s'occupe aussi du secrétariat ministériel et des questions relatives à l'accès à l'information et il s'acquitte des responsabilités se rapportant à l'administration du programme.

telles que la recherche de politiques, les sciences de la gestion, le personnel, les finances et les systèmes intégrés de gestion, l'élaboration des programmes et l'aménagement organisationnel. (Voir les pages 10 et 58.)

**Groupe Communication Canada (GCC) :** le Groupe Communication Canada est un organisme de service spécial qui a vu le jour le 6 juin 1990. Il s'occupe de la production interne et des activités d'achat à l'appui des programmes des clients. Il offre des services d'imprimerie, d'édition, de commercialisation des publications gouvernementales, de production audio-visuelle et de planification des communications. Le GCC rend compte au sous-ministre, par l'intermédiaire du sous-ministre adjoint, Opérations d'approvisionnement. (Voir les pages 10, 24, 41 et 42.)

**Opérations régionales :** les directions générales régionales sont les principaux exécutants des fonctions du receveur général et d'autres fonctions d'Approvisionnement et Services au Canada et à l'étranger. À l'échelle régionale, l'exécution des programmes d'ASC est assurée par l'entremise de cinq directions générales : Atlantique, Québec, Centre (comprenant la région de la Capitale nationale), Ouest et Pacifique. Les fonctions du receveur général comprennent, entre autres, la comptabilité et la production d'un certain nombre de paiements par mois, ainsi que la tenue des dossiers connexes et l'établissement de rapports statistiques à l'intention des ministères clients. Les fonctions d'approvisionnement au niveau régional comprennent les achats, l'aliénation des biens d'État, les services d'imprimerie et l'approvisionnement en articles stockés. Pour plus de détails à ce sujet, voir la sous-section II.B (pages 46 à 52.)

**Services de gestion et services opérationnels :** ce secteur est responsable des fonctions du receveur général et d'autres activités de service et ces fonctions sont prises en charge par le Secteur des services opérationnels au gouvernement et le Secteur des services de gestion de l'information.

Le Secteur des services opérationnels au gouvernement exerce les fonctions de receveur général. Il est aussi chargé d'administrer les services de rémunération et de fournir des services et des produits facultatifs dans les domaines des finances et du personnel. Voici les principales fonctions du Secteur : la tenue des comptes centraux du Canada, l'établissement et la publication des rapports des Comptes publics, la tenue du Système central de comptabilité, la gestion des systèmes nécessaires à l'administration de la paye, des pensions et d'autres systèmes d'avantages sociaux pour la Fonction publique, les Forces canadiennes et la Gendarmerie royale du Canada et enfin, la fourniture de services facultatifs aux ministères et organismes gouvernementaux, dans le domaine des finances et du personnel. Les services de rémunération sont offerts, par l'entremise des dix-sept bureaux des Opérations régionales, pour répondre aux besoins de 100 ministères et autres organisations fédérales qui utilisent un ou plusieurs de ces services.

Le ministre comporte cinq groupes organisationnels principaux qu'on appelle

secteurs. Ces secteurs ont à leur tête un sous-ministre adjoint (SMA) à qui les directeurs généraux et directeurs rendent compte. Les secteurs sont les suivants : Opérations d'approvisionnement, Services opérationnels au gouvernement, Finances et administration, Politique et planification ministérielles et Services de gestion de l'information. Il y a également cinq directions générales régionales - soit celles de l'Atlantique, du Québec, du Centre, de l'Ouest et du Pacifique. Elles ont à leur tête un directeur général qui, en raison de l'importance des activités régionales d'ASC, rendent compte directement au sous-ministre. Ces secteurs et directions générales fournissent divers services à plus de 100 ministères et organismes clients. Le directeur général des Ressources humaines et le chef de l'exploitation de l'Agence gouvernementale de consultation et de vérification relèvent aussi directement du sous-ministre.

Pour favoriser la gestion à long terme et le ressourcement de ses activités, ASC a adopté le principe des gammes de services par lequel on confie à un gestionnaire supérieur la responsabilité entière d'une gamme de services précise. Quand les gammes de services recourent les «frontières organisationnelles» (par exemple, entre l'administration centrale et les directions générales régionales), le gestionnaire responsable de la gamme de services conserve la responsabilité globale de la gamme de services, alors que le directeur général régional a la responsabilité de la prestation de ces services selon les plans et paramètres établis.

Le principe de gammes de services permettra au personnel de l'administration centrale et des régions de mieux administrer les produits et les services. On trouvera dans le Document sur les responsabilités d'ASC un compte rendu plus complet des responsabilités se rattachant au nouveau principe des gammes de services. (Pour plus de détails à ce sujet, voir les pages 25, 29, 31, 75 et 76.)

Le rôle et les fonctions des secteurs et des domaines d'activité sont résumés ci-dessous.

**Opérations d'approvisionnement :** le secteur a la responsabilité de la direction et de la gestion de toutes les activités d'approvisionnement du gouvernement du Canada. Le portefeuille des Approvisionnements, par l'entremise du Secteur des opérations d'approvisionnement et des directions générales régionales, procure 17 000 types de biens et de services à quelque 100 ministères et organismes fédéraux. Voici les gammes de services relevant du Fonds renouvelable des approvisionnements dans le Secteur des opérations d'approvisionnement : les achats, les communications, les grands projets de l'Etat, la gestion des transports, l'aliénation des biens de l'Etat et l'approvisionnement en articles stockés. Pour plus de détails à ce sujet, voir la sous-section II.A (pages 32 à 45).

### **L'Agence gouvernementale de consultation et de vérification (AGCV), un**

organisme de service spécial, a été créée le 1<sup>er</sup> avril 1990 dans le cadre du FRA qui entrera en vigueur en avril 1991. L'AGCV est responsable de la mise en oeuvre et de l'exploitation des systèmes relatifs au contrôle financier, à l'inventaire, au personnel et à la comptabilité, de la production et de la diffusion d'une série de produits financiers, dont les rapports de gestion, de l'exécution des travaux de vérification et de la production des rapports connexes, de la fourniture de services consultatifs aux clients dans des domaines



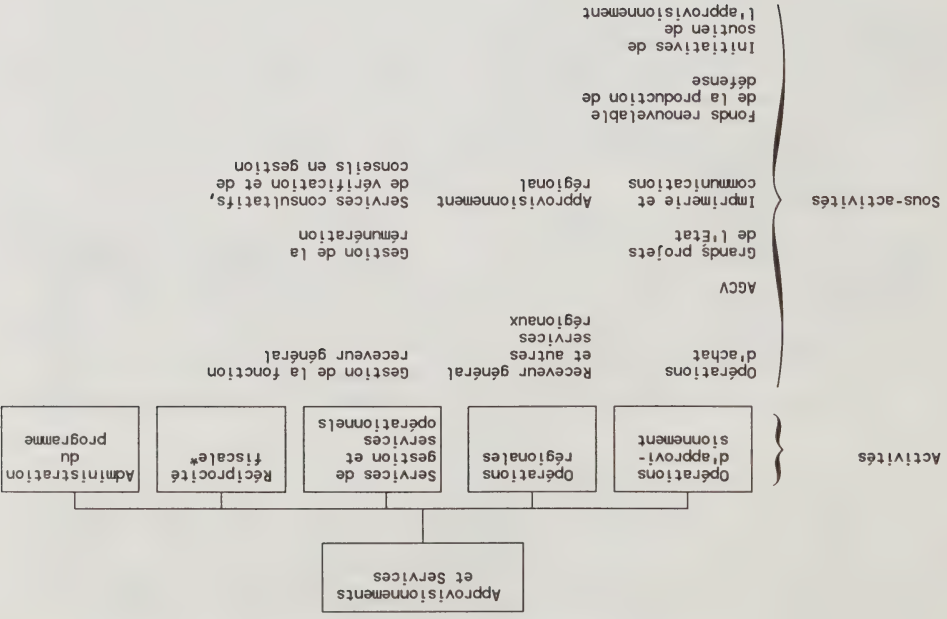
**Structure de l'organisation :** Approvisionnement et Services est un organisme décentralisé. Il a des bureaux régionaux importants à travers le Canada.

**Tableau 4 : Opérations d'Approvisionnement et Services**





Tableau 3 : Structure des activités



\* Voir Nota 1, page 6.

**B. Données de base**

**1. Introduction**

ASC est un organisme de services communs chargé d'acquiescer ou de fournir des biens des services à tous les ministères et organismes fédéraux énumérés aux annexes A et B de la Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP) et d'offrir des services administratifs centraux et communs (y compris les fonctions du Trésor et du receveur général du Canada). ASC fournit également, sur demande, des services aux organismes énumérés à l'annexe C de la LGFP.

**2. Mandat**

Le ministère des Approvisionnement et Services a été créé le 1<sup>er</sup> avril 1969 par la Loi sur l'organisation du gouvernement. Le cadre légal régissant son activité est constitué par la Loi sur la gestion des finances publiques, la Loi de 1970 sur le ministère des Approvisionnement et Services, la Loi de la production de défense, la Loi sur les biens de surplus de la Couronne, la Loi sur la protection civile et la Loi sur les mesures d'urgence qui lui confèrent des responsabilités, ainsi que par un certain nombre de décrets du conseil et de protocoles d'entente. Le Programme des Approvisionnement Services dépend de la politique du gouvernement sur les services communs.

**3. Objectif du programme**

Le programme a pour objectif d'assurer l'exécution des programmes du receveur général dans des domaines tels que les services de paiement et de gestion bancaire et la tenue de la comptabilité fiscale centrale du gouvernement et des rapports qui s'y rattachent; fournir certains services relatifs à la rémunération et dans le domaine de l'administration du personnel, enfin offrir, selon un régime d'autofinancement, des services communs relativement à la fourniture de biens et de certains services aux ministères et organismes; et à l'aliénation de matériel appartenant à l'État. La conduite de ces activités visera non seulement à améliorer l'efficacité, l'efficience et la rentabilité de l'administration gouvernementale, mais contribuera à la réalisation des objectifs nationaux.

**4. Description du programme**

Le tableau 3 représente la structure des activités et sous-activités d'Approvisionnement Services Canada.

Tableau 2 : Résultat financier de 1989-1990 (en milliers de dollars)

RÉEL		BUDGET DES DÉPENSES	
Total des dépenses	Recettes	Besoins financiers	Besoins financiers
Opérations d'approvisionnement	516 949	467 539	49 410
Opérations régionales	330 107	199 265	130 842
Services de gestion et services opérationnels	192 608	98 103	94 505
Réciprocité fiscale	319 088	-	319 088
Administration du programme	98 908	58 378	40 530
Total : Programme des Approuvisionnements et Services	1 457 660	823 285	634 375
Années-personnes* : Contrôlées par le CT	9 379	13	9 495
Autres	(116)	2	(114)
		9 506	(114)

\* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 36, page 67.

**Explication de la différence** : les dépenses réelles ont dépassé de 36,2 millions de dollars le Budget des dépenses principal de 1989-1990 à cause des éléments suivants :

(en millions de dollars)

- augmentation des paiements de transfert aux provinces au chapitre de la réciprocité fiscale, 16,1
- augmentation des dépenses salariales découlant des règlements de contrats en matière salariale, 12,1
- augmentation des besoins financiers du Fonds renouvelable des approvisionnements (FRA), surtout en raison d'une augmentation du fonds de roulement, 4,8
- augmentation des besoins du Fonds renouvelable de la production de défense, et 1,6
- augmentation du nombre d'initiatives de soutien de l'approvisionnement, particulièrement en ce qui concerne les propositions spontanées. 1,6

Augmentation nette

36,2

**Explication des prévisions de 1990-1991** : les prévisions de 1990-1991 dépassent de 61,8 millions de dollars, soit de 10 %, le Budget des dépenses principal (voir autorisations pour 1990-1991 -- Partie II du budget, page 6). Cet écart est imputable aux éléments de compensation suivants :

22,8	• règlement négocié en matière d'équité salariale,
21,7	• installation du système lié à la TPS,
7,0	• augmentation des frais postaux, des frais bancaires et d'autres coûts d'opération,
2,7	• refonte des projets du receveur général,
2,7	• augmentation du déficit du Fonds renouvelable des approvisionnements pour la période donnée,
2,7	• nouveaux besoins de capitaux - FRA,
1,6	• nouveaux besoins - FRPD, et
—,6	• réduction des coûts d'amortissement - FRA.
<u>61,8</u>	Augmentation nette

## 2. Résumé des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

Détail	Budget des dépenses 1991-1992		Prévisions 1990-1991	
	Total des dépenses	Recettes nettes	Dépenses nettes	Diffé-rence
Opérations d'approvisionnement*	521 147	487 536	33 611	39 382
Opérations régionales*	342 308	212 413	129 895	136 607
Services de gestion et services opérationnels	216 699	63 457	153 242	138 312
Réciprocité fiscale	84 873	-	-	311 000
Administration du programme	42 352	42 352	42 521	64 921
Total	1 165 027	805 758	359 269	690 222
Années-personnes** : Contrôlées par le CT	8 882		9 175	
Autres	553		159	
	(293)		394	
	67		(330 953)	

\* Certaines parties des activités dites Opérations d'approvisionnement et Opérations régionales sont financées à partir du Fonds renouvelable des approvisionnements et du Fonds renouvelable de la production de défense. Voir la page 21 pour plus de détails sur la structure des crédits.

\*\* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 35, page 66 et le tableau 36, page 67.

**Explication de la différence :** la réduction nette des besoins financiers pour 1991-1992 en comparaison de ceux de 1990-1991 est de 330,9 millions de dollars.

Pour plus de renseignements voir la page (en millions) (de dollars)

•	Opérations d'approvisionnements	(5,8)	32
•	Opérations régionales	(6,7)	46
•	Services de gestion et services opérationnels	15,0	53
•	Réciprocité fiscale	(311,0)	61
•	Administration du programme	(22,4)	62
	Réduction nette	(330,9)	



- **Stratégie d'information financière (SIF)** : il s'agit d'une stratégie pluriannuelle qui vise à améliorer l'infrastructure gouvernementale de l'information financière ministérielle et intégrée. Cette initiative, entreprise conjointement par le Bureau du contrôleur général (BGC) et ASC, permettra d'améliorer la qualité, la rapidité et l'accessibilité des données financières grâce à l'utilisation de la technologie moderne. (Voir la page 27.)
- **Taxe sur les produits et services (TPS)** : cette initiative a nécessité des améliorations majeures aux systèmes et à l'équipement utilisés par les neuf bureaux régionaux qui émettront des chèques au titre de la TPS. Les nouveaux systèmes sont très perfectionnés et ils permettront à ASC d'offrir des services de paiement plus souples et plus rentables. ASC a veillé à ce que les services de dépôt nécessaires à la réception des paiements de TPS soient mis sur pied pour le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et a tout mis en oeuvre pour que les institutions financières puissent accepter, au nom du gouvernement, les paiements faits au titre de la TPS. ASC prend actuellement des mesures pour remplacer la taxe de vente fédérale (TVF) par la TPS dans les contrats dont la date de livraison est postérieure au 31 décembre 1990. (Voir les pages 23 et 26.)
- **Programme des remises d'encouragement (FRE)** : ce Programme, qui date d'avril 1990, a été mis sur pied dans le but d'inciter les organismes et ministères à se défaire plus rapidement de leurs biens excédentaires. Les clients recevront un crédit de 30 pour 100 du produit net de la vente de leurs biens excédentaires. Le crédit sera appliqué aux charges d'ASC. Le Livre blanc du gouvernement sur FP 2000 fait mention de plans visant à remettre aux clients le plein montant du produit net de la vente de leurs biens excédentaires et à permettre l'échange de biens entre ministères et la négociation de reprises. (Voir les pages 25 et 35.)
- **Cadre du plan opérationnel (CPO)** : une proposition sera faite au tout début de 1991-1992 dans le but de restructurer le CPO afin qu'il reflète l'approche de gestion par gammes de services et la structure hiérarchique qui en découle pour l'ensemble du ministère. (Voir la page 25.)
- **Organismes de service spéciaux (OSS)** : deux organismes de service spéciaux ont été créés. Ils relient l'évolution que connaît actuellement ASC. Ces deux organismes, soit le Groupe Communication Canada et l'Agence gouvernementale de consultation et de vérification, ont reçu le pouvoir de gérer leurs propres affaires grâce à une décentralisation du contrôle et il leur incombe donc d'atteindre les objectifs convenus. (Voir les pages 4, 24, 33, 41, 42 et 58.)

A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent

1. Points saillants

Compte tenu de ses priorités stratégiques, ASC a prévu pour 1991-1992 les initiatives et objectifs suivants dans le cadre de son Programme. On trouvera également ci-dessous un aperçu du rendement récent pour chacun de ces points :

- **Invitation ouverte à soumissionner** : le ministre a mis en place l'invitation ouverte à soumissionner afin d'assurer aux fournisseurs un accès plus équitable aux marchés publics et de permettre à un plus grand nombre d'entre eux de présenter des soumissions pour des biens et certains services courants évalués à plus de 25 000 \$, rendant ainsi le processus plus ouvert et plus concurrentiel. Les projets de marchés d'ASC sont affichés, à l'échelle nationale, au tableau d'affichage électronique appelé "Tableau des projets de marchés" (TFM) et ils sont publiés dans le quotidien "Marchés publics". (Pour plus de détails à ce sujet, voir les pages 24 et 25.)

- **Acquisitions 2000** : il s'agit d'une initiative à grande échelle visant à améliorer le service à valeur ajoutée qu'ASC offre aux ministères clients, au nom du gouvernement. La gestion des produits et des achats, l'administration des marchés et la gestion de l'information sur les marchés seront les principaux produits offerts. La mise en oeuvre du projet Acquisitions 2000 commencera au milieu des années 1990 et se poursuivra jusqu'à la fin de la décennie. (Voir la page 24.)

- **Dépôt direct** : grâce au système de dépôt direct, les paiements du receveur général peuvent être déposés directement dans le compte des bénéficiaires, dans une institution financière du Canada. (Voir, à ce sujet, la page 27.)
- **Système de rémunération de la Fonction publique (SRFP)** : les systèmes de paye, de pensions et d'assurance de la Fonction publique seront remplacés par ce nouveau système intégré, le SRFP. Lorsqu'il sera pleinement opérationnel (en 1995-1996), ce nouveau système devrait permettre à l'État d'économiser des sommes variant entre 14 000 000 \$ et 23 000 000 \$ par année. L'étude de faisabilité est maintenant presque terminée. Le ministère des Approvisionnements et Services présentera, à une date ultérieure, une demande de fonds en vue de l'achèvement du projet. (Voir la page 27.)

Autorisations de dépenser

B. Emploi des autorisations de 1989-1990 - Volume II des Comptes publics

	Approvisionnements et Services			Credits	
	Budget	Total	Emploi	(dollars)	
	réel	principal disponible	réel		
1	255 786 000	273 146 001	270 827 728		Dépenses du programme
3b	-	200 000	195 994		Ministre d'Etat (habitation) <sup>3</sup>
5	7 419 000	8 094 000	6 168 983		Dépenses en capital
(L)					Ministre des
					Approvisionnements et
					Services - Traitement et
	47 800	48 200	48 200		allocation pour automobile <sup>1</sup>
(L)					Contributions aux régimes
					d'avantage sociaux des
	30 525 000	30 000 000	30 000 000		employés <sup>1</sup>
(L)					Réciprocité fiscale <sup>1</sup>
(L)	303 000 000	319 087 751	319 087 751		
(L)					Fonds renouvelable des
					approvisionnements <sup>1</sup>
(L)	3 241 000	8 079 836	8 079 836 <sup>2</sup>		
(L)					Fonds renouvelable de la
					production de défense <sup>1</sup>
(L)	(1 850 000)	(32 913)	(32 913)		
Total - Budgetaire					
	598 168 800	638 622 875	634 375 579		
Non-budgetaire					
	-	-	-		
(L)					Compte de prêts de la
					production de défense <sup>1</sup>
Total					
	598 168 800	638 622 875	634 375 579		

Nota 1 : Dans le cas des postes législatifs, les montants du Total principal disponible et de l'Emploi réel sont identiques puisqu'il s'agit d'autorisations permanentes.

Nota 2 : Excluant les créditeurs à la fin de l'exercice (CAFE), soit 5 822 414 \$ pour le FRA dans les dépenses budgétaires.

Nota 3 : 3b - Paiement fait au nom du ministre d'Etat (habitation) aux personnes engagées conformément à l'article 39 de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique.

(en milliers de dollars)									
Budget principal 1991-1992									
Budget principal 1990-1991	Années- personnes autorisées*		Fonctionnement		Dépenses		Paiements de		Total
	Budgetaire		en capital		transfert		Recettes à valoir sur le crédit		
36 905	Opérations d'approv-	2 814	503 388	15 264	2 494	521 147	487 536	33 611	36 905
120 129	Comptes régionaux	3 347	334 386	7 922	-	342 308	212 413	128 885	120 129
116 177	Services de gestion et services opérationnels	1 668	209 906	6 793	-	216 699	63 457	153 242	116 177
44 250	Administration du programme	1 053	83 626	1 247	-	84 873	42 352	42 521	44 250
311 000	Poste non requis	-	-	-	-	-	-	-	311 000
628 461	Récapitulative fiscale***	8 882	1 131 307	31 226	2 494	1 165 027	805 758	359 269	628 461
Années-personnes autorisées en 1990-1991									
* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 36, page 67.									
** Comprend les années-personnes des Organismes de service spéciaux.									
*** Pour de plus amples renseignements concernant la réciprocité fiscale, reportez-vous à la Note 1, page 6									

Renseignements additionnels concernant les fonds renouvelables

Certaines parties des deux activités, Opérations d'approvisionnement et Opérations régionales sont financées par le Fonds renouvelable des approvisionnements et le Fonds renouvelable de la production de défenses. Etant donné que le bénéfice ou le déficit de fonctionnement est calculé selon la méthode de la comptabilité d'exercice, cet élément ne reflète pas directement les besoins de trésorerie du fonds qui sont inclus dans le Budget des dépenses. Certains éléments qui devraient être pris en considération dans le calcul du bénéfice ou du déficit ne nécessitent pas une dépense en argent. être rapprochés de la façon suivante :

**Fonds renouvelable de la production de défenses\***  
Le Fonds renouvelable de la production de défenses fait partie de l'activité, Opérations d'approvisionnement.

Budget principal 1991-1992			
(en milliers de dollars)			
Dépenses			
Recettes			
Dépenses (recettes excédentaires)			

(en milliers de dollars)			
Déficit (bénéfice) de fonctionnement prévu			
Moins :			
Eléments hors caisse compris dans le calcul du déficit (bénéfice)			
Plus :			
Opérations de caisse non comprises dans le calcul du déficit (bénéfice)			
Rajustements pour obtenir les besoins de fonctionnement			
Déficit (bénéfice) de			
Opérations régionales			
Opérations d'approvisionnement*			
Rajustements pour obtenir les besoins de trésorerie nets			
Budget des dépenses principal			
(besoins de trésorerie nets)			
Total des prévisions			
(besoins de trésorerie nets)			

\* Pour de plus amples renseignements, voir page 43.

\* Comprend les Organismes de services spéciaux



Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

	Budget principal 1991-1992	Budget principal 1990-1991
--	-------------------------------	-------------------------------

	Crédits (en milliers de dollars)	
1	310 779	Dépenses de fonctionnement
5	9 762	Dépenses en capital
10	266 781	Ministre d'Etat (Habitation)
	250	Fonds du personnel exempté
(L)		Ministre des Approvisionnements et Services - Traitement et allocation pour automobile
(L)	51	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés
(L)	30 667	Fonds renouvelable des approvisionnements
(L)	7 760	Fonds renouvelable de la production de défense
(L)		Poste non requis
(L)		Réciprocité fiscale (voir Nota 1)
	-	
	-	
	311 000	
	-1 600	
	628 461	
<b>Nota 1 : Le programme a été aboli le 1<sup>er</sup> janvier 1991, à la suite de l'introduction de la taxe sur les produits et services. Tout montant résiduel sera couvert par un budget supplémentaire des dépenses en 1991-1992.</b>		
	359 269	<b>Total du ministère</b>

Crédits - Libellé et sommes demandées

	Crédits (en dollars)	Budget principal 1991-1992
--	----------------------	-------------------------------

1	Approvisionnement et Services - Dépenses de fonctionnement et contributions y compris : a) les dépenses recouvrables au titre du Régime de pensions du Canada, de la Loi sur l'assurance-chômage, du fonds renouvelable des approvisionnements; b) dépenses pour le compte des ministères et organismes fédéraux pour les soumissions de recherche et de développement spontanées; et c) autorisation de dépenser les recettes de l'année	310 779 000
5	Approvisionnement et Services - Dépenses en capital	9 762 000
10	Palement fait au nom du Ministre d'Etat (Habitation) aux personnes embauchées conformément aux dispositions de l'article 39 de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique.	250 000



OSS ou qu'on adopte d'autres méthodes novatrices pour améliorer le service à la clientèle.

Les principaux défis que le ministère aura à relever seront de procéder à une décentralisation des pouvoirs et de permettre aux ministères clients d'exercer un meilleur contrôle sur leurs décisions administratives. De façon à relever ces défis, le ministère devra absolument faire une utilisation efficace de la technologie de l'information pour répondre aux principales demandes des clients dans les domaines des finances, du personnel et de l'approvisionnement. ASC conservera ses principaux services obligatoires, mais au lieu d'exécuter lui-même les opérations, il fournira des bases de données, des liaisons et des compétences professionnelles, il décentralisera le traitement et il offrira des services facultatifs au lieu de fournir des services obligatoires.

Le fait de décentraliser le traitement de l'information et de laisser les clients répondre à leurs propres besoins permettra au ministère de soutenir les efforts déployés à l'échelle de l'administration fédérale pour gérer l'information.

Le ministère poursuit ses efforts en vue d'améliorer la prestation des services. Parmi les initiatives entreprises à cette fin, mentionnons Acquisitions 2000, le Système de rémunération de la fonction publique, la Stratégie d'information financière, le Système de gestion du personnel, l'invitation ouverte à soumissionner et le Tableau des projets de marchés. Ces projets et de nombreux autres permettront de poursuivre la modernisation de l'infrastructure de prestation des services d'ASC et d'accroître l'efficacité et la productivité, ainsi que le niveau et la qualité des services aux clients. Le ministère respectera ainsi son engagement, soit celui d'accroître l'accès et l'équité et d'améliorer le service.

La gestion des ressources humaines sera un secteur clé, reflétant la nature changeante de l'organisme de services communs qu'est ASC. Le ministère reconnaît la nécessité d'adopter des stratégies efficaces et d'une grande portée pour assurer le maintien d'une main-d'œuvre productive et motivée. Un vaste programme axé sur les ressources humaines a été mis sur pied pour répondre à ce besoin.

A titre d'organisme interne de services communs pour le compte du gouvernement, Approvisionnement et Services Canada (ASC) effectue les achats, acquitte les factures, perçoit les sommes dues et procède à la balance des comptes de l'administration fédérale.

Le ministre des Approvisionnement et Services est l'un des plus importants acheteurs au Canada. Sa vocation est unique en Amérique du Nord car il s'occupe aussi bien des achats civils que des achats militaires. ASC répond aux besoins en approvisionnement de 158 ministères et organismes clients du gouvernement fédéral et d'autres administrations, y compris des gouvernements étrangers, par l'entremise de la Corporation commerciale canadienne (CCC).

Dans l'exercice de ses fonctions de receveur général, ASC administre le plus important programme de gestion bancaire et de trésorerie du pays. À partir d'environ 7 000 dépôts répartis dans tout le pays, le receveur général encaisse des sommes dont la moyenne quotidienne s'élève à 3,8 milliards de dollars; les entrées et les sorties de fonds du compte bancaire du gouvernement se chiffrent annuellement à plus de 900 milliards de dollars.

ASC administre l'un des plus importants systèmes de paye et de rémunération en Amérique du Nord. Ainsi, le ministre émet annuellement : 11 millions de chèques de paye et 2 millions de paiements par dépôt direct à 325 000 fonctionnaires fédéraux, 24,3 millions de chèques de pension de retraite dont la valeur s'élève à 4,9 milliards de dollars, 43,5 millions de chèques d'allocations familiales d'une valeur globale de 2,5 milliards de dollars et 37,09 millions de chèques de sécurité de la vieillesse d'une valeur de 13,4 milliards de dollars.

Le ministre entend remplir son mandat tout en respectant l'engagement qu'il a pris d'améliorer la fonction publique, comme le prévoit le programme Fonction publique 2000. À cette fin, le ministre a entrepris, en 1988, un examen en profondeur de ses gammes de services. Les examens des gammes de services communs sont maintenant presque terminés. On tente présentement d'en évaluer l'incidence dans une étude sur la structure régionale de prestation des services et dans l'examen courant des gammes de services internes. On s'assurera ainsi que toutes les activités ministérielles sont entreprises conformément aux orientations stratégiques d'ASC, qui comprennent la réorientation vers le partenariat, des services axés sur les clients plutôt que sur les systèmes et le recours à la technologie pour améliorer le service et conférer plus de pouvoirs aux gestionnaires.

Les organismes de service spéciaux sont des entités autonomes au sein d'un ministère gouvernemental. Ils disposent d'une plus grande latitude pour opérer à la façon d'une entreprise privée. Deux organismes de service spéciaux (OSS) sont en voie d'être mis sur pied : l'Agence gouvernementale de consultation et de vérification (AGCV) et le Groupe Communication Canada (GCC). Il se peut qu'on crée d'autres (Approvisionnement et Services Canada)

Page	Aperçu du ministère	4
	<b>Autorisations de dépenser</b>	
6	A. Autorisations pour 1991-1992 -- Partie II du Budget des dépenses	
8	B. Emploi des autorisations de 1989-1990 --	
	Volume II des Comptes publics	8
	<b>Section I</b>	
	<b>Aperçu du programme</b>	
	A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent	
9	1. Points saillants	
11	2. Résumé des besoins financiers	
	B. Données de base	
14	1. Introduction	
14	2. Mandat	
14	3. Objectif du programme	
14	4. Description du programme	
21	5. Méthodes de financement	
	C. Perspective de planification	
23	1. Facteurs externes qui influent sur le programme	
24	2. Initiatives	
	D. Efficacité du programme	28
	<b>Section II</b>	
	<b>Analyse par activité</b>	
32	A. Opérations d'approvisionnement	
46	B. Opérations régionales	
53	C. Services de gestion et services opérationnels	
61	D. Réciprocité fiscale	
62	E. Administration du programme	
	<b>Section III</b>	
	<b>Renseignements supplémentaires</b>	
	A. Aperçu des ressources du programme	
65	1. Besoins financiers par article	
66	2. Besoins en personnel	
69	3. Dépenses en capital	
70	4. Paiements de transfert	
	Etats financiers des fonds renouvelables	
71	A. Fonds renouvelable des approvisionnements	
73	B. Fonds renouvelable de la production de défense	
74	6. Coût net du programme	
75	7. Gestion par gamme de de services	
77	Index	

Le présent Plan de dépenses est destiné à servir de document de référence. Il est donc constitué de diverses parties, plus ou moins détaillées, pour répondre aux besoins des différents lecteurs.

Ce document est constitué d'un Aperçu du ministère et de trois sections. L'Aperçu donne l'orientation stratégique du ministère et ses priorités permanentes. La section I présente un aperçu du Programme ainsi qu'un résumé du rendement actuel et des plans pour l'avenir. Pour ceux qui désirent plus de détails, la section II donne, pour chaque titre de justification des ressources demandées. La section III fournit de plus amples précisions sur les coûts et les ressources, ainsi que des analyses spéciales qui permettent au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre aux lecteurs de trouver facilement les renseignements voulus. La table des matières comprend un énoncé détaillé du contenu de chaque section; de plus, l'état financier récapitulatif qui figure à la section I permet au lecteur de se reporter aux renseignements plus détaillés de la section II. Enfin le document est émaillé de renvois permettant d'obtenir plus de précisions sur des points particuliers.





## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1991  
En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées  
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-46  
ISBN 0-660-56364-9

# Approvisionnements et Services Canada

## Budget des dépenses 1991-1992



Plan de dépenses

## Partie III

CA1  
FN  
-E77

# Supreme Court of Canada



## 1991-92 Estimates



## Part III

### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores  
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-25

ISBN 0-660-56365-7

**1991-92 Estimates**

**Part III**

**Supreme Court of Canada**



## Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that forms the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources and special analyses that the reader may need to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section, the index gathers information by subject matters and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

---

**Table of Contents**

---

**Spending Authorities**

A. Authorities for 1991-92 — Part II of the Estimates 4

B. Use of 1989-90 Authorities — Volume II of the Public Accounts 5

**Section I**

**Program Overview**

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

    1. Highlights 6

    2. Summary of Financial Requirements 7

B. Background

    1. Introduction 11

    2. Mandate 11

    3. Program Objective 11

    4. Program Organization for Delivery 11

C. Planning Perspective

    1. External Factors Influencing the Program 13

    2. Initiatives 14

D. Program Effectiveness 16

**Section II**

**Analysis by Activity**

A. Administration 18

B. Judges’ Salaries, Allowances and Annuities; and Annuities to Surviving Spouses and Children of Judges 28

**Section III**

**Supplementary Information**

A. Profile of Program Resources

    1. Financial Requirements by Object 29

    2. Personnel Requirements 29

    3. Transfer Payments 31

    4. Net Cost of Program 31

B. Topic Index 32

## **Spending Authorities**

### **A. Authorities for 1991-92 — Part II of the Estimates**

#### **Financial Requirements by Authority**

1991-92	1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates
Vote (thousands of dollars)		
<b>Supreme Court of Canada</b>		
40 Program expenditures	<b>10,987</b>	10,311
(S) Judges' salaries, allowances and annuities; and annuities to surviving spouses and children of judges	<b>3,205</b>	3,205
(S) Contributions to employee benefit plans	<b>944</b>	879
<b>Total Agency</b>	<b>15,136</b>	14,395

#### **Votes — Wording and Amounts**

Vote (dollars)	1991-92 Main Estimates
<b>Supreme Court of Canada</b>	
40 Supreme Court of Canada - Program expenditures	<b>10,987,000</b>

#### **Program by Activities**

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates					1990-91 Main Estimates
	Authorized person- years*	Budgetary			Total	
		Operating	Capital	Transfer payments		
Judges' Salaries, Allowances and Annuities; and Annuities to Surviving Spouses and Children of Judges	—	2,003	—	1,202	<b>3,205</b>	3,205
Administration	142	11,690	241	—	<b>11,931</b>	11,190
	142	13,693	241	1,202	<b>15,136</b>	14,395
1990-91 Authorized person-years	139					

\* See Figure 15, page 30, for additional information on person-years.

**B. Use of 1989-90 Authorities — Volume II of the Public Accounts**

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
<b>Budgetary</b>			
<b>Supreme Court of Canada</b>			
40 Program Expenditures	7,874,000	9,718,000	<b>9,621,498</b>
(S) Judges' salaries, allowances and annuities; and annuities to surviving spouses and children of judges	2,110,000	2,896,852	<b>2,896,852</b>
(S) Contributions to employee benefit plans	681,000	681,000	<b>681,000</b>
(S) Refund of amounts credited to revenue in previous years	—	—	—
<b>Total Program</b>	<b>10,665,000</b>	<b>13,295,852</b>	<b>13,199,350</b>

---

## Section I

### Program Overview

---

#### A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

##### 1. Highlights

- the pursuing of the Court's automation plan. During 1991-92 projects will take place in technical services and the research unit of the Library as well as an upgrade to WordPerfect (see page 14);
- for the Library's integrated automation system an office automation component was implemented during 1990-91 and a short list of possible systems was produced for a library management system (see page 14);
- the Library's automated information retrieval system (DOBIS) was made available in 1990-91 to the Justices, law clerks and Court staff in their offices via a local area network server (see page 15);
- the development, in 1990-91, of a Supreme Court of Canada Strategy to identify the scope and nature of the accommodation requirements, to outline future directions and to provide suitable guidelines for future optimization and renovation of space (see page 14);
- the planning, requirements definition, implementation of interim accommodation projects and liaison with Public Works Canada for a major renovation project to resolve fire and life safety deficiencies, third floor refurbishment and roof replacement (see page 14);
- the planning and scheduling for the automation of the financial function. The financial Accounting Information System was completed in December 1990 (see page 15);
- Personnel Directorate has introduced, in 1990-91, an automated system and has adopted various uses for the automated network system (see page 15).



## 2. Summary of Financial Requirements

**Figure 1: Financial Requirements by Activity**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Change	For Details See Page
Administration	<b>11,931</b>	11,142	789	21
Judges' salaries, allowances and annuities; and annuities to surviving spouses and children of Judges	<b>3,205</b>	3,197	8	<b>28</b>
	<b>15,136</b>	14,339	797	
Person-years*:				
Controlled by TB	<b>142</b>	<b>141</b>	<b>1</b>	<b>31</b>
Other	<b>2</b>	2	—	31
	<b>144</b>	143	1	

\* See Figure 15, page 30, for additional information on person-years.

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1991-92 are 5.6% or \$797,000 greater than the 1990-91 forecast expenditures. This increase is divided as follows:

- \$789,000 for the Administration activities. It is primarily due to costs related to the increased workload generated by legislative and policy changes (see pages 13, 14), the undertaking of major automation projects (see pages 14, 15), and the Court Restoration project (see page 14);
- \$8,000 for the increasing statutory costs related to the Judges' relocation and pension benefits.

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast (which is based on information available to management as of November 12, 1990) represents a decrease of 0.4% or \$56,000 from the 1990-91 Main Estimates level of \$14,395,000. This difference was funded through Supplementary Estimates and is due to the following:

- |  |         |
|--|---------|
|  | (\$000) |
| • costs to provide assistance to the former Chief Justice of Canada during the six month period allowed by statute in order to complete his mandate; | 120     |
| • reduction related to policy changes with regards to the GST;   | (60)    |
| • provision of additional support to the nine judges;  | 64      |
| • reduction imposed with regards to the Gulf Crisis.   | (180)   |

### 3. Review of Financial Performance

**Figure 2: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1989-90		
	Actual	Main Estimates	Change
Administration	10,302	8,555	<b>1,747</b>
Judges' salaries allowances and annuities; and annuities to surviving spouses and children of judges	2,897	2,110	<b>787</b>
	13,199	10,665	<b>2,534</b>
Person-years*:			
Controlled by TB	131	117	<b>14</b>
Other	2	2	<b>0</b>
	133	119	<b>14</b>

\* See Figure 15, page 30, for additional information on person-years.

**Explanation of Change:** The actual financial requirements for 1989-90 were 23.8% or \$2,534,000 greater than originally planned. This increase was due to:

	(\$000)
• increased statutory expenses;	787
• additional person-years and operating cost requirements such as further automation, fit-up of several offices, purchase of equipment, relocation of law clerks, other administrative costs which were funded through supplementary estimates.	1,747

**Figure 3: Financial Requirements - Historical Trends**

(thousands of dollars)	Main Estimates	Additional Authorities <sup>1</sup>	Total Authority	Actual
1990-91	14,395	184	14,579	14,339 <sup>2</sup>
1989-90	10,665	2,631	13,296	13,199
1988-89	8,511	1,264	9,775	9,446
1987-88	7,188	1,159	8,347	8,219
1986-87	6,452	747	7,199	7,142
1985-86	6,094	456	6,550	6,419

<sup>1</sup> Supplementary Estimates, Adjustments, Warrants & Transfers  
<sup>2</sup> Forecast

Starting in 1986-87, the Court has undertaken a plan to modernize and improve all aspects of its operations. This accounts for the major part of the increased resource level from year-to-year. Through this plan, the Court is addressing major issues such as building renovation while considering safety and health aspects, automation, micro-filming; while at the same time ensuring that the services rendered to the legal community and the public are more efficient and accessible.

## **B. Background**

### **1. Introduction**

The Supreme Court of Canada is the highest court of the land and as such it is one of Canada's most important national institutions. It is the final general court of appeal, the last judicial resort for litigants either individuals or governments. Its jurisdiction embraces the civil law of the province of Quebec as well as the common law of the other nine provinces and two territories.

The Court hears cases from the ten provincial and two territorial Courts of Appeal and from the Appeal Division of the Federal Court of Canada. In most cases, the Court will hear appeals only if leave to appeal is first granted. In addition, the Court is required to hear cases referred by the Governor in Council on constitutional questions.

### **2. Mandate**

The authority to establish a final court with a wide national jurisdiction was reposed in the Parliament of Canada by Section 101 of the Constitution Act, 1867.

The Supreme Court is charged with fulfilling the mandate created by Sections 35 and 52 of the Supreme Court Act which is to "have and exercise an appellate, civil and criminal jurisdiction within and throughout Canada" and again to "have and exercise exclusive ultimate appellate civil and criminal jurisdiction within and for Canada".

### **3. Program Objective**

The objective of the Supreme Court of Canada is "to provide a general Court of Appeal for Canada".

### **4. Program Organization for Delivery**

**Activity Structure:** The Supreme Court of Canada Program is composed of two activities:

- Administration; and
- Judges' Salaries, Allowances and Annuities; and Annuities to Surviving Spouses and Children of Judges.

These activities are described in Section II of the Plan. It should be noted that all person-year resources of the Program relate to the Administration Activity.



**Organization Structure:** The Court, which is located in Ottawa, is composed of the Chief Justice and eight Puisne Judges, all of whom are appointed by the Governor in Council to consider motions for leave to appeals and to hear appeals.

The Registrar is also appointed by the Governor in Council and as deputy head, is responsible for the administration of the Program and reports to Parliament through the Minister of Justice. This person has authority to exercise the jurisdiction of a Judge sitting in chambers as may be conferred upon him/her by general rules or orders issued under the Supreme Court Act and undertakes other duties and responsibilities which may be assigned to him/her by the Chief Justice. The Registrar is assisted by a Deputy Registrar, appointed by the Governor in Council, who may exercise and perform all the powers and duties of the Registrar in the event that the Registrar is absent or unable to act.

In order to better respond to the needs of the Justices and to the administrative requirements, the Court undertook a reorganization on October 1, 1990. The distribution of resources available to the Supreme Court is illustrated in Figure 4.

**Figure 4: 1991-92 Resources by Activity**

(thousands of dollars)			
Program	Activities	Functions	\$ P-Y
Supreme Court of Canada (15,136/144 P-Y)	Judges' Salaries, Allowances and Annuities (3,205)		
		Registrar	2,785 43
		Deputy Registrar	1,191 15
		Library & Research	2,460 28
		Admin. Services	3,555 25
		Legal Affairs	1,064 18
		Finance	485 9
		Personnel	391 6
	Administration (11,931/144 P-Y)		

## C. Planning Perspective

### 1. External Factors Influencing the Program

**Legislative:** The direction and nature of the Program of the Supreme Court is determined by the Supreme Court Act and other Acts of Parliament, which confer jurisdiction upon the Court. Therefore, the introduction of amendments to any one of these statutes will have a direct impact on the Program. For example, amendments to the Supreme Court Act and various other Acts came into effect on April 25, 1988. The amendments provide, among other things, that applications for leave to appeal are determined by the Court on the basis of written submissions, unless the Court orders an oral hearing. Prior to the coming into force of these amendments, the parties to an application for leave to appeal had a right to present oral submissions and would appear before three Judges to argue the motion. The increase in the number of motions for leave to appeal brought before the Court for determination which occurred initially as a result of this procedural change has leveled off somewhat. During the 1989-90 fiscal year, the number of motions for leave to appeal filed decreased by 11.4% as compared to the previous year.

The enactment of any particular or special item of legislation may eventually affect the Program since the Supreme Court of Canada, as the final arbitrator of disputes between citizens and governments in Canada, is eventually called upon to settle the legal issues which arise as a result of these enactments.

Cases under the Canadian Charter of Rights and Freedoms, for example, deal with new areas of the law may require more of the Court's time in research, analysis and deliberation than other cases. Charter issues are new and the lower courts rely upon the leadership of the Supreme Court in this vital area.

In addition, the Charter continues to cause the visibility of the Court as a national institution to increase. For example during 1989-90, a total of 33,164 persons visited the Supreme Court building, an increase of 2.9% over the same period in 1988-89. The number of annual visitors to the Court has more than doubled since 1981.

**Professional:** The Court has responded to suggestions from the Bar on ways to expedite the hearing of cases. They did so by issuing a practice notice in the Fall of 1987 advising counsel that in order to increase efficiency, the Court would schedule, as far as was possible, two appeals per day.

Whereas in the past no time limit was fixed for the hearing of appeals, as a general rule, the Court now allows only two hours for the hearing of an appeal.

## 2. Initiatives

New initiatives for 1991-92:

**Reorganization of the Process Registry and the Legal Affairs Secretariat:** In the fall of 1990, the Legal Affairs Secretariat and the Process Registry were merged into a new Legal Affairs Directorate, headed by a General Legal Counsel reporting directly to the Registrar. A reorganization of staff and the reassignment of duties are planned, a project which will involve no additional cost.

Update to previous initiatives:

**SCC Restoration:** (originally reported 1984-85 as Library's collection protection and space problem). The Supreme Court of Canada has continued to plan, with Public Works Canada, for the two projects that are to rectify the most pressing accommodation deficiencies of the building. These projects, the Fire and Life Safety/Third Floor Refurbishment Project and the Roof Replacement Project, now have consultants appointed who are to proceed with the design and development work. The entire building will therefore undergo some degree of construction work during the life cycle of the projects.

**Legal Research:** (originally identified 1989-90). As a result of the Library reorganization in November 1990, a separate Research Service was created which includes a Chief, two research lawyers and a legal documentalist. In addition to providing analytical research and developing research support systems for the Court, it will undertake a pilot project to provide the Justice's and law clerks direct user access to Canadian legal databases, as well as take on the role of coordinating and administering the Court's internal research databases. These additional responsibilities require the addition of another person-year to the complement of the unit.

**Library's Integrated Automation System:** (originally identified 1990-91). By the end of 1991-92, a system will have been selected and phased implementation will have begun. The objective is to migrate from DOBIS to an in-house system and to automate other library functions such as serials, acquisitions, interlibrary loan. The cost of acquiring a system is estimated to be \$445,000.

**Operational Plan Framework:** (originally identified 1989-90). A Strategic Plan was developed in 1989-90. Due to other priorities, the establishment of the Operational Plan Framework has been postponed to a date to be determined.

Completed initiatives:

**Library's Automated Information Retrieval System:** (originally identified 1984-85). A total of 63,000 records had been created or modified in the database (DOBIS) by the end of 1989-90, with an estimated 38,000 records still to be prepared. Forecasted completion date is 1992-93. In the future, any information will be reported under Library's Integrated Automation System.

**Library's Reorganization:** (originally identified 1990-91). As a result of the Library's reorganization in October 1990, a separate Research Service was created.

**Finance Automation:** (originally identified 1990-91). The financial Accounting Information System was completed in December 1990 at an approximated cost of \$60,000. The final responsibility centre was brought on-line in November 1990. Quality information is now available on a timely basis to support the decision making process.

**Microfilming:** (originally identified 1989-90). The contract issued for the microfilming of closed Court records came to an end and approximately 14,000 records were completed as at November 1990. To date, this project has cost some \$697,000. The microfilming of closed Court records will continue as a regular activity on an annual basis.

**Personnel Automation:** (originally identified 1990-91). Personnel introduced an automated leave system, has made full use of the automated official languages data through the on-line pay system; and, has developed various uses for the network program. Hardware and training was obtained for approximately \$25,000 to enable all personnel staff to make use of these automated systems. Some enhancements to the production of Personnel data and reports were completed. A review and up-date of the Court confidential/managerial excluded positions was conducted and reported to the Treasury Board. A new Personnel Action request form was designed and implemented in order for Personnel and management to capture a Personnel service need.

**Administrative and Court Records:** (originally identified 1989-90). The implementation of the new policy on the Management of Government Information Holdings now commenced with the development of an institutional statement, the preparation of position descriptions and other components of the management control framework. In addition, an agreement has been reached with the National Archives to transfer to their custody the closed Court records upon completion of their microfilming.

**Reports Division Automation:** (originally identified 1990-91). Lack of funding in the 1990-91 budget prevented the implementation of the Citation Index System project. This project is postponed to an indefinite date.



#### **D. Program Effectiveness**

As the final court of appeal for Canada, the Supreme Court of Canada assures uniformity, consistency and correctness in articulation, development and interpretation of legal principles throughout the Canadian judicial system. The importance of the Court's decisions on Canadian society is well recognized.

The operations of a national court of appeal requires the provision of a variety of services to the members of the Court, the legal community, litigants, and the public in general. As part of its program to ensure that the administration activity achieves its objectives, contracting is done with the Audit Services Group, Consulting and Audit Canada, to carry out program audits; and, with the Public Service Commission to carry out special reviews. Shortfalls identified as a result of these audits and reviews are brought to management's attention and corrective action is taken.

The Court is presently addressing the recommendations of Audits performed by the Audit Services Group, Consulting and Audit Canada of Supply and Services Canada in four areas: the Library, Administration, Finance; and, the Reports Division. Recommendations that have been acted upon have brought the following improvements:

##### **Library:**

- implementation of the office component of an integrated library automation system. This component provides tools necessary for comprehensive and timely decision-making information;
- restructuring of the library with a research service responsible solely for research activities, and a full time library manager responsible for all public service activities; and
- placing of subscriptions with subscription agencies whose services include consolidation of subscription payment due date.

##### **Administration:**

- a project to develop an up-to-date inventory system was commenced; and,
- a project to develop up-to-date desk procedures was commenced.

##### **Finance:**

- financial activities were centralized in April 1990. All financial personnel are now supervised by a financial officer, standardized procedures are followed, and automated tools are utilized; and,
- variance analysis has been introduced.



**Deputy Registrar:**

- the unprecedented level of activity did not enable the Reports Division to proceed as planned. However, target dates have consistently been met for the production of judgments.

Currently an audit of the Process Registry Division of the Legal Affairs Directorate and the Personnel Directorate are being conducted by the Audit Services Group, Consulting and Audit Canada of Supply and Services Canada.

---

## Section II

### Analysis by Activity

---

#### A. Administration

##### Objective

To support and contribute to the efficient and effective operation of the Supreme Court of Canada.

##### Description

The major constituent parts of the activity are described in the following paragraphs. Organizational changes are reflected in figure 4 on page 12.

**Registrar's Office:** The Registrar of the Supreme Court of Canada is accountable to the Chief Justice of Canada for the effective and efficient management of the Supreme Court of Canada. As Deputy Head, the Registrar is responsible to the Minister of Justice for the complete resources of the Department. The Registrar must ensure that the Court is managed and administered effectively through the development and implementation of appropriate management systems and the hiring and direction of quality human resources. Responsibilities include the Supreme Court of Canada Library as well as the publication of the Supreme Court Reports. The Registrar also has such authority to exercise the jurisdiction of a Judge sitting in Chambers as may be conferred upon him/her by the general rules made under the Supreme Court Act.

**Judges Chambers:** This unit provides the direct support to the Chief Justice and the eight puisne Judges. Each Judge's office has a structure of three law clerks, a secretary and a court attendant. Law clerks are term employees for a period of approximately eleven months. This unit also facilitates the arrangements to be made for foreign dignitaries visiting Canada to specifically discuss the organization and operation of the Supreme Court of Canada. Operational funding has also been secured by the Supreme Court of Canada, as an institution to support the Judges in the areas of transportation, hospitality, education and planning.

**Deputy Registrar:** This directorate supervises the Court's heritage strategy and carries out special projects. The major area of responsibility is the Reports Division.

**Reports Division:** The Reports Division prepares the judgments received from the judges' chambers for their release to the parties, the public, the medias and the legal profession. After pronouncement, the judgments are then prepared for publication in the Supreme Court Reports.

Before they are made public, the judgments and reasons for judgments are prepared for distribution in both official languages and summarized in headnotes. This first

function of the Division involves the preliminary legal editing of the originals, the revision and the legal editing of their translations, the drafting of headnotes, the translation of headnotes and the preparation of all documents for printing, the day before the date set for the release of judgments.

The Division's second function, the publication of all of the Court's decisions in the official Supreme Court Reports comprises the final legal editing and revision, the technical editing and proofreading of all documents, the preparation and coding of all the judgments for their final printing by the Canadian Government Printing Services.

The third main function is the weekly publication of the Bulletin of Proceedings during the Court sessions. The Bulletin is used by the Court to inform the public and the legal profession of its activities and its agenda. The Bulletin is entirely produced, printed and distributed by Supreme Court services.

#### **Legal Affairs Directorate is divided into two sections:**

**Process Registry:** This section is responsible for receiving, checking and processing all cases brought before the Court, including all applications for leave to appeal and other motions to be heard before the Court or in Judges' chambers. It provides information, advice and assistance to lawyers, the public and the media on the Court's rules of practice and the status of cases before the Court. The Process Registry also provides assistance in courtroom operations and in scheduling the activities of the Court including video-conference services on applications for leave to appeal. This unit is also responsible for the maintenance of the Court records and registers.

**Legal Services:** This section is responsible for drafting summaries of appeals, applications for leave to appeal and other motions brought before the Court. It provides legal opinions to the Registrar and other senior officials of the department on matters relating to the Supreme Court Act and Rules and other Acts conferring jurisdiction upon the Court, and advises on their application. This section also acts as correspondence secretary for the Registrar by receiving and reviewing all correspondence addressed or referred to the Registrar, advising as to the appropriate disposition and drafting suitable responses. The Secretariat also develops and maintains a system of statistical information on the work of the Court and produces statistical reports for use by the Members of the Court and staff, legislators, the legal profession, the media and the general public.

In addition, it is responsible for managing the public tours program of the Supreme Court of Canada which involves scheduling guided tours for the more than 30,000 people who visit the Court each year and distributing written information on the Supreme Court in the form of brochures and pamphlets.

**Library and Research:** The Library contains an extensive collection of approximately 350,000 volumes covering both common law and civil law systems, including representative Commonwealth and European civil law publications. During 1990-91, it was restructured into a directorate of three separate divisions to achieve the objectives of providing a full spectrum of library and research services, and developing a collection to provide the range of legal authorities necessary to the exercise of the judicial function.

Technical Services and Systems is responsible for collection development, preservation, preparation of bibliographic records and books for intellectual and physical access, collection organization, and the automation of library functions.

Information and Reader Services provides bibliographic information, document delivery, current awareness services, user orientation, computer searches, interlibrary loans and collection maintenance.

The Research Service prepares analytical research for the Justices and Officers of the Court, provides manual and online legal research training programs, and develops internal research databases.

**Finance Directorate:** Financial services is sub-divided into two major work areas: accounting operations; and, planning and budgeting. The finance unit plans, develops and directs the implementation of the Financial Management program and payments under the Judges Act (statutory) of the Supreme Court of Canada. Financial policies and practices for areas such as planning, budgeting, accounting and control systems, management information and reporting systems are developed. Additionally, coordination and planning of the Court's audit and program evaluation functions are carried out.

**Personnel Directorate:** The areas of responsibility are the following: classification, official languages, staffing, pay and benefits, staff relations, human resources, employment equity, training, health and safety. The Personnel Section is accountable for the establishment, implementation and maintenance of policies, systems and procedures, as well as the provision of advice on the application of various acts, regulations and directives which govern the administration of personnel.

**Administration Directorate:** This directorate is sub-divided into five major work units: Records, Mail and Printing; Purchasing, Accommodation and Telecommunications; Informatics; Court Renovations and Security. These units provide advice and support services to meet administrative needs of the Court.



Resource Summaries

The Administration Activity accounts for 78.8% of the Supreme Court Main Estimates for 1991-92 and 100% of the person-years.

Figure 5: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Actual 1989-90	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	11,931	144	11,142	143	10,302	133

Personnel costs account for 57% of the total activity expenditures. Other significant expenditure areas are: 12% for utilities, materials and supplies, 10% for capital; and, 7% for transportation and communications.

**Explanation of Change:** The change between the forecast expenditures for 1990-91 and the estimates for 1991-92 is 7.1% or \$789. This change is due to the following items.

	(\$000)
• increased workload generated by changes to some administrative policies;	1,218
• interim diminution of funds for the restoration of the Supreme Court of Canada building;	(442)
• microfilming of Court records;	(170)
• Court automation plan will be pursued; and	161
• Adjustments for the Gulf Crisis and the Federal Sales Tax removal.	22

Figure 6: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	10,302	133	8,555	119	1,747	14

**Explanation of Changes:** Actual financial requirements for 1989-90 were \$1,747,000 or 20.4% higher than the Estimates. Refer to Figure 2 on page 9.



## **Performance Information and Resource Justification**

The Administration activity provides the Members of the Court, litigants, the legal community and the public at large with services which are necessary for the effective operation of a final court of appeal.

The resources allocated to this activity ensure the provision of the level of services required by and from the highest court in the country. This activity has been reorganized in 1990 and split into seven distinct areas (see page 12). Performance information on these areas is outlined in the following paragraphs.

Since 1987, the Court has been scheduling two appeals per day. As a result, it has cut by more than half (59.2%) the average time delay between the inscription of an appeal (the moment the case is placed on the hearing list) and the actual hearing of that appeal between 1987-88 (13.11 months) and 1989-90 (5.35 months). The two appeals per day policy, which has resulted in increased efficiency in the processing of appeals, continues to impact directly on the workload of the Court.

**Registrar's Office:** As the Court's Chief Administrator, the Registrar supervises all activities of the Court. He/she must ensure that the Court is managed and administered effectively through the development and implementation of appropriate management systems and the engagement and direction of human resources. In addition, the Registrar chairs the Executive Committee consisting of Directors of all Operational Divisions.

**Judges Chambers:** This unit provides direct support to the nine Judges. Annually, law clerks are selected among the students from Canadian universities with the best academic results and the most promising aptitudes. In order to reflect the Canadian entity and to provide an equal opportunity to all citizens, candidates are chosen according to the provincial representation and relocation expenses are reimbursed from and to the National Capital Region. In fiscal year 1990-91, this unit managed, on behalf of the Supreme Court of Canada as a institution, the support to the Judges in various areas such as: transportation, hospitality, education and forward planning. In the upcoming year, the Court is expecting the visit of dignitaries from a foreign country.

### **Deputy Registrar:**

**Reports Division:** The judgments of the Supreme Court of Canada are the ultimate expression of legal decisions which might significantly influence the lives of litigants as well as that of all Canadians. The Supreme Court Reports (S.C.R.) are the official means by which the Court records its decisions in both official languages and makes them known throughout the country. The legal profession and lower Courts rely on the Reports hence the need for the technical accuracy and timeliness of the Reports.

The Reports are unique in that all judgments are published in both official languages within an average of 2.5 months of pronouncement, with an error rate of less than 1%.

The increase in the number of pages published in the Reports is an indication of the Court's expanding workload (see Figure 7). The reporting of the Court's decisions is only the final stage of a lengthy process which begins with the filing of documents which commence proceedings in this Court and involves most, if not all, levels of the Court Administration.

Since 1975, the Reports have been published in two volumes per year, containing on average 6 parts each. For the first time, the Supreme Court Reports will be published in 1990 in three volumes, containing 7 parts each. The numbers given in Figure 7 show an exceptional increase in workload.

The Bulletin is a factual report of the recorded proceedings in the Court. Increases in the number of pages published, particularly, during the last four years, are a reflection of the increase in the Court's workload.

**Figure 7: Number of Pages**

Number of pages	1986	1987	1988	1989	1990 (forecast)
Reports	2,148	2,365	2,517	3,379	4,800
Bulletin	1,762	2,110	2,260	3,153	3,100

Printing cost per page has been lowered significantly confirming the extensive savings achieved by the utilization of micro computers and a direct line to the printer.

**Figure 8: Printing Cost per Page**

Fiscal Year	1986	1987	1988	1989	1990 (forecast)
\$	85	60	48	20	21

**Note:** 4% annual price increase of materials has not been included; therefore these costs can be deemed to be conservative.

## **Legal Affairs Directorate:**

**Process Registry:** The Process Registry plays a pivotal role in the functioning of the Supreme Court of Canada. It is the hub of all procedural and documentary activities at the Court. The Process Registry must process, record and direct the flow of all documents filed by the parties, and also record all events which take place during the life of a case. Documents and events are all entered as proceedings against a case by Registry staff. The Process Registry entered a total of 8,361 proceedings against cases which were active during 1989-90 in its automated Case Management System (CMS), a decrease of 16.9% from the previous year.

The Process Registry also provides assistance in scheduling the sittings of the Court. The workload of the Process Registry increased significantly as a result of the implementation of the Court's new policy of scheduling two appeals per day in the fall of 1987. The Process Registry processed the 128 appeals heard during fiscal year 1989-90, which represents an increase of 27.9% from the number of appeals heard during 1988-89. As a result of the coming into effect of amendments to the Supreme Court Act in 1988, applications for leave to appeal are dealt with on the basis of written submissions filed by the parties. In most instances, an oral hearing is held only if so ordered by the Court, although an oral hearing is still held automatically in certain cases. In 1989-90, the Process Registry processed the 367 applications for leave to appeal which were referred to the Court and oral hearings were held in 52 cases. This represents a decrease of 18.6% from 1989-90 when 258 applications were referred and 257 were heard by the Court.

This function is also responsible for finalizing documentation after judgments have been rendered. During 1989-90, Process Registry staff prepared 495 formal judgments, an increase of 15.9% from the previous year.

In 1986-87, the Court undertook the development of an automated system in the Process Registry called the Case Management System (CMS) in order to resolve some of the inherent problems of the Registry's manual procedures which had remained virtually unchanged since the Court's inception in 1875. The CMS became fully operational on January 1, 1989 when paper dockets were closed. The CMS is improving tracking, scheduling and monitoring of cases brought before the Court. Ongoing programming is provided to meet new requirements of the Court. The development schedule of the CMS called for the conversion of data from all active cases. This conversion commenced in February 1988. The conversion effort is ongoing and the ultimate goal is to include the data from all cases going back to 1976. This is expected to be completed by the end of 1994.

Although microfilming is at present a special project, it will become an on-going activity of the Process Registry with the implementation of retention and transfer procedures with National Archives.

**Legal Services:** This function was formally created in the fall of 1988. The staff provides the Justices of the Court with summaries of all the appeals, applications for leave to appeals and other motions brought before the Court. Also available to Court staff, the legal community and members of the Press, these abstracts include information on the nature of the case, the procedural history, the relevant legislative provisions and a summary of the lower court decisions. During 1989-90, Secretariat staff prepared summaries of the 52 applications for leave to appeal heard by the Court and the 367 applications referred to the Court for adjudication pursuant to section 43 of the Supreme Court Act, 1985 R.S.C. c.S-26, as amended. In addition, the Secretariat drafted 128 summaries of appeals during the year.

During 1989-90, staff produced regular statistical monthly reports and an average of 8 ad hoc reports per month on the work of the Court. Additionally, secretariat staff drafted 899 replies to correspondence.

The Legal Services scheduled guided tours for the more than 33,000 persons who visited the Supreme Court building during 1989-90.

**Library:** The Library of the Supreme Court of Canada has developed historically as a high calibre research law library and a unique resource in the National Capital Region. It has definitive collections in both common and civil law, necessary to serve the highest court of the country with two systems of law in use. Its major outputs are creation of bibliographic records for collection access and control, and information and document delivery. Its effectiveness depends upon the ability to provide guaranteed access to the legal authorities required by the Court. Tables of major outputs and resource allocation for development of an online bibliographic database of holdings (DOBIS) follow.

**Figure 9: Online Bibliographic Database (DOBIS) Costs**

	1987-1988	1988-1989	1989-1990
Term Staff*	16	15	28
Contract Services Costs	61,708	23,812	38,221
Operating Costs	38,588	30,905	46,154
	100,296	54,717	84,375

\* Expressed in person-months.



**Figure 10: Major Outputs of the Library**

	Actual 1987-88	Actual 1988-89	Actual 1989-90	Forecast 1990-91	Forecast 1991-92
<b>Information Services</b>					
<b>Information</b>					
Delivery (reference requests answered)	13,291	14,132	12,383 <sup>1</sup>	15,000	15,000 <sup>3</sup>
Document Delivery (items consulted or circulated)	94,431	100,392	82,383 <sup>1</sup>	70,000 <sup>2</sup>	70,000 <sup>3</sup>
<b>Technical Services</b>					
<b>Bibliographic</b>					
Database DOBIS (records created or modified)	20,964	13,130 <sup>4</sup>	10,407 <sup>1</sup>	10,500	10,500 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Decreases are due to the temporary closing of the Library to external users for asbestos removal and moving of the collection and staff during 1989-90.

<sup>2</sup> A decrease is forecast due to the need to relocate the collection for renovations, which will affect access.

<sup>3</sup> No increase in productivity is forecast due to renovations which will affect access to the collection and productivity.

<sup>4</sup> A lower rate of productivity resulted as more time was required for original cataloguing (1987-88 actual outputs represent conversion of existing manual records), the need to relocate or box large portions of the non-catalogued collection (122,087 volumes) in preparation for renovations, and turnover of temporary staff.

**Finance Directorate:** The directorate manages the Supreme Court of Canada strategic and operational planning and the financial management program. Leadership is provided to representatives from each Directorate to facilitate the compilation of the Supreme Court of Canada Strategic Plan. Various other planning activities were also conducted such as the yearly two day planning workshops. Co-ordination and planning of the Court's audit function is done in an objective manner and findings are communicated to the Deputy Head.

The administration of the financial management program is carried out through three work areas. They are: accounting operations; planning and analysis; and, systems development and training. Accounting Operations achieved a major accomplishment in fiscal year 1990-91 with the implementation of a fully automated accounting information system. Over and above satisfying the demands for the normal scope of financial services the unit administered the Judges Allowances, and the special purpose monies held in the Security Deposit Accounts and the Judgment Deposit Accounts. A major initiative achieved by Planning and Analysis was the introduction of variance analysis reporting in the Court. A mid year review was conducted and appropriate adjustments were made at that time. Systems area underwent a major change with the centralization, in April 1990, of financial services. All financial staff now report to a financial officer and standard operating procedures are in the process of being developed and implemented.

**Personnel Directorate:** During 1991-92, Personnel Directorate will continue to develop and implement internal procedures while providing advice and support to meet management and personnel needs. Despite the increased workload (refer to Figure 11), the Directorate has developed, in 1990-91, certain systems and practices in order to meet increased service and operational needs such as an inventory of employment applications, a subject file system, and a logging system for capturing the progress of



staffing and classification actions. Classification delegation was provided to the Court and managers were trained to participate in Classification committees. Safety and health and official languages committees have also been established in order to monitor and respond to various issues affecting the Court. In the area of official languages, the Court must ensure that the Letter of Understanding is implemented as required by the Treasury Board Policy.

**Figure 11: Major Outputs of the Personnel Directorate**

Fiscal Year	1988-89	1989-90	1990-91
Staffing actions	58	139	186
Classification actions	—	116	160
PY's served	90	117	139

**Administration Directorate:** New organizational structures are in the process of being implemented and new job descriptions have been developed.

Interim arrangements were put in place in the photocopy services to respond to the additional volume of work which was directly related to the increase number of judgments and bulletins.

The Court Restoration Project originally began as an interim accommodation solution to address the Supreme Court Library's collection protection and space problems. The project was to have been completed by 1990-91. Public Works, as owner of the building, decided that the building could no longer benefit from interim solutions due to the major fire and life safety deficiencies that must be addressed. Therefore, construction work will occur on all floors of the building. Additional coordination and planning for moves and renovations must be carried out for at least five operational units and general service spaces (washrooms, corridors, elevators, etc.)

## B. Judges' Salaries, Allowances and Annuities; and Annuities to Surviving Spouses and Children of Judges

### Objective

To pay salaries, allowances and annuities to Judges of the Supreme Court of Canada and annuities to surviving spouses and children of Judges as authorized by the Judges Act.

### Resource Summaries

This activity accounts for 21.2% of the Supreme Court Main Estimates for 1991-92.

**Figure 12: Activity Resource Summary**

(thousands of dollars)	<b>Estimates 1991-92</b>	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Judges' salaries, allowances and annuities; and annuities to surviving spouses and children of judges	<b>3,205</b>	3,197	2,897

**Figure 13: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1989-90		
	Actual	Main Estimates	<b>Change</b>
	\$	\$	\$
Judges' Salaries, Allowances and Annuities to Surviving Spouses and Children of Judges	2,897	2,110	<b>787</b>

**Explanation of Change:** Actual financial requirements for 1989-90 were 37.3% or \$787,000 higher than Estimates due to adjustments to statutory expenditures for increasing relocation and pension benefits costs.

Section III  
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 14: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Personnel			
Salaries and wages	7,718	7,267	6,778
Contributions to employee benefit plans	944	879	681
	8,662	8,146	7,459
Goods and Services			
Transportation and communications	1,210	1,191	1,026
Information	389	174	391
Professional and special services	1,494	598	824
Rentals	166	496	131
Purchased repair and upkeep	381	303	392
Utilities, materials and supplies	1,391	1,256	1,237
Other subsidies and payments	—	—	2
	5,031	4,018	4,003
Total Operating	13,693	12,164	11,462
Capital	241	1,074	854
Transfer Payments	1,202	1,101	883
	15,136	14,339	13,199

2. Personnel Requirements

Personnel expenditures account for 57.2% of the Program’s total expenditures. It should be noted that the 144 authorized person-years of the Program are entirely allocated to the Administration activity. A profile of the Program’s personnel requirements is provided in Figure 15.

**Figure 15: Details of Personnel Requirements**

	Person-Years* Controlled by Treasury Board			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90		
Management	1	1	1	59,000 – 132,700	
Scientific and Professional	25	19	18	18,114 – 120,100	47,855
Administrative and Foreign Service	21	18	18	14,810 – 73,032	47,983
Technical	37	36	32	13,679 – 78,000	38,241
Administrative Support	46	54	50	16,163 – 47,583	28,360
Operational	12	13	12	16,989 – 62,637	30,076
	142	141	131		
	Other Person-Years*			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90		
Senior Levels	2	2	2	42,500 – 158,800	97,500
	2	2	2		

\* **Person-Years** – refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

**Controlled person-years** are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule I, Part I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

**Other person-years** are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Transfer payments account for 7.9% of the 1991-92 Main Estimates of the Program. Figure 16 presents details on the transfer payments.

Figure 16: Statutory Payments - Annuities under the Judges Act

(dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Annuities to Judges and to Surviving Spouses and Children of Judges	1,202,000	1,101,000	883,000

4. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted and statutory authorities. Figure 17 provides other cost items, as well as projected revenues, which need to be taken into account to arrive at the estimated net cost of the Program.

Figure 17: Total Cost of the Program for 1991-92

(thousands of dollars)	Main Estimates 1991-91 (Gross)	Add* Other Costs	Total Program Cost	Less** Revenue	Estimated Net Program Cost	
					1991-92	1990-91
	15,136	2,157	17,293	175	17,118	16,280

\* Other costs of \$2,157,000 consist of:

	(\$000)
• estimated costs of accommodation received without charge from Public Works;	1,877
• employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by the Treasury Board Secretariat; and	268
• cheque issue and other accounting services received from Supply and Services Canada.	12

\*\* Revenues of \$175,000 consist of receipts credited directly to the Consolidated Revenue Fund.



## **B. Topic Index**

	<b>Page</b>
<b>Audit</b>	<b>16</b>
<b>Automation</b>	<b>6, 14, 15, 16, 21, 24, 26</b>
<b>Court Restoration</b>	<b>6, 8, 14, 21, 27</b>
<b>Court Reorganization</b>	<b>12, 14, 15, 16, 18</b>
<b>DOBIS</b>	<b>6, 14, 15, 25, 26</b>
<b>Finance</b>	<b>15, 16, 20, 26</b>
<b>Heritage / Public Information</b>	<b>18, 19</b>
<b>Information Holdings</b>	<b>15</b>
<b>Judges Chambers</b>	<b>18, 22</b>
<b>Legal Services</b>	<b>14, 19, 25</b>
<b>Library Services</b>	<b>6, 14, 15, 16, 20, 25, 26</b>
<b>Microfilming</b>	<b>15, 21, 24</b>
<b>Official Languages</b>	<b>20, 27</b>
<b>Operational Plan Framework</b>	<b>14</b>
<b>Personnel</b>	<b>6, 15, 17, 20, 26</b>
<b>Process Registry</b>	<b>14, 17, 19, 24</b>
<b>Public Information / Heritage</b>	<b>18, 19</b>
<b>Reports</b>	<b>15, 17, 22</b>
<b>Research Services</b>	<b>14, 16, 20, 25</b>

Bibliothèque	6, 14, 15, 16, 20, 25, 26
Cadre du plan opérationnel	14
DOBIS	6, 14, 15, 25
Enregistrement sur microfilm	15, 25
Finances	6, 15, 17, 20, 26
Gestion des dossiers	15
Greffe	14, 19, 24
Information au public/ patrimoine	18, 20
Information	6, 14, 15, 16
Langues officielles	20, 27
Patrimoine/Information au public	18, 20
Personnel	6, 15, 20, 27
Recueil	15, 17, 18, 23
Rénovation de la Cour	6, 14, 21, 27
Réorganisation de la Cour	12, 14, 15, 16
Renseignements détenus par le gouvernement	15
Services de recherche	14, 15, 20, 25
Services juridiques	15, 19, 25
Vérification	16, 17

### 3. Paiements de transfert

Les paiements de transfert représentent 7,9 % du Budget principal du Programme pour 1991-1992. Le tableau 16 fournit des détails sur les paiements de transfert.

**Tableau 16: Paiements législatifs – Pensions en vertu de la Loi sur les juges**

Budget des dépenses		
(en dollars)	1991-1992	1990-1991
Pensions des juges et aux conjoints survivants et aux enfants des juges	1 202 000	1 101 000
		883 000

### 4. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses pour le Programme ne comprend que les dépenses à imputer aux crédits votés et aux autorisations législatives. Le tableau 17 indique d'autres coûts, ainsi que les recettes prévues, qui doivent entrer en ligne de compte dans la détermination du coût estimatif net du Programme.

**Tableau 17: Coût total du Programme pour 1991-1992**

Budget principal 1991-1992		Plus* autres coûts	Coût total du Programme	Moins** recettes	(en milliers de dollars)	
(brut)						
15 136	2 157	17 293	175	17 118	16 280	
Coût estimatif net du Programme					1991-1992	1990-1991

\* Les autres coûts de 2 157 000 \$ sont répartis comme suit:

- coûts estimatifs des locaux fournis gratuitement par Travaux publics; 1 877
- coût des avantages sociaux des employés comprenant la contribution de l'employeur aux primes d'assurance et les coûts supportés par le secrétariat du Conseil du Trésor; et 268
- coût de l'émission de chèques et d'autres services comptables fournis par Approvisionnement et Services Canada. 12

\*\* Des recettes de 175 000 \$ versées directement au Fonds du revenu consolidé.

Tableau 15: Détails des besoins en personnel

	Années-personnes* Contrôlées par le Conseil du Trésor				
	Budget des dépenses 1991-92	Prévu 1990-91	Réel 1989-90	Echelle des traitements Actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992
Gestion	1	1	1	59 000 – 132 700	
Scientifique et professionnelle	25	19	18	18 114 – 120 100	47 855
Administration et service extérieur	21	18	18	14 810 – 73 032	47 983
Technique	37	36	32	13 679 – 78 000	38 241
Soutien administratif	46	54	50	16 163 – 47 583	28 360
Exploitation	12	13	12	16 989 – 62 637	30 076
	142	141	131		

	Autres Années-Personnes*				
	Budget des dépenses 1991-92	Prévu 1990-91	Réel 1989-90	Echelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992
Cadres supérieurs	2	2	2	42 500 – 158 800	97 500
	2	2	2		

\* L'expression «années-personnes» désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou manants ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les années-personnes contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques excep-tions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des minis-tres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes «autorisées».

Les autres années-personnes ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divul-guées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

Nota: Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traite-ments actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1990. La colonne visant l'échelle des traitements indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications appor-tées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influencer la comparaison des moyennes entre les années.

A. Aperçu des ressources du Programme

I. Besoins financiers par article

Tableau 14: Détails des besoins financiers par article

		Budget des dépenses		Prévu		Réal	
(en milliers de dollars)		1991-92		1990-91		1989-90	
Personnel		7 718		7 267		6 778	
Traitements et salaires							
Contributions aux régimes							
d'avantages sociaux des employés		944		879		681	
Biens et Services		8 662		8 146		7 459	
Transports et communications		1 210		1 191		1 026	
Information		389		174		391	
Services professionnels et spéciaux		1 494		598		824	
Location		166		496		131	
Achat de services de réparation et d'entretien		381		303		392	
Services publics, fournitures et approvisionnements		1 391		1 256		1 237	
Toutes autres dépenses		—		—		2	
Total des dépenses de fonctionnement		5 031		4 018		4 003	
Capital		241		1 074		854	
Paielements de transfert		1 202		1 101		883	
		15 136		14 339		13 199	

2. Besoins en personnel

Les dépenses au titre du personnel constituent 57,2 % des dépenses totales du Programme. Il est à noter que la totalité des 144 années-personnes autorisées du Programme est attribuée à l'activité Administration. Le tableau 15 présente sous forme schématique les besoins en personnel du Programme.



**B. Traitements, indemnités et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges**

**Objectif**

En conformité avec la Loi sur les juges, verser aux juges de la Cour suprême du Canada leur traitement, leurs indemnités et leur pension, et verser une pension aux conjoints survivants et aux enfants des juges.

**Sommaire des ressources**

Cette activité représente 21,2 % du Budget des dépenses principal de la Cour suprême pour 1991-1992.

**Tableau 12: Sommaire des ressources de l'activité**

Budget des dépenses			(en milliers de dollars)
Prévu	1991-1992	Réel	
1990-1991	1990-1991	1989-1990	
3 197	3 205	2 897	Traitements, indemnités et pensions des juges, et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges

**Tableau 13: Résultats financiers en 1989-1990**

1989-1990			(en milliers de dollars)
Budget principal	Réel	Différence	
2 110	2 897	787	Traitements, indemnités et pensions des juges, et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels pour 1989-1990 ont été de 37,3% ou 787 000\$ supérieurs au Budget des dépenses principal à cause de rajustements aux dépenses prévues par la loi pour faire face à l'accroissement des coûts de réinstallation et des prestations de pension.

analyse a été l'introduction à la Cour d'un rapport d'analyse des modifications. Un examen semestriel a été effectué et les ajustements appropriés ont été apportés à ce moment-là. Le service des systèmes a été modifié de façon importante par la centralisation en avril 1990 des services financiers. L'ensemble du personnel des finances relève maintenant d'un agent des finances et des procédures de fonctionnement normalisées sont en cours d'élaboration et d'application.

**Direction du personnel:** Afin de satisfaire les besoins de la gestion et du personnel, la Direction du personnel continuera, en 1991-1992, à développer et à implanter des procédures internes et à fournir aide et conseils. Malgré l'augmentation en 1990-1991 de la charge de travail (voir tableau 11), la Direction a développé un certain nombre de systèmes et de procédures tels que: l'inventaire des demandes d'emploi, le système de classement des dossiers par sujet et le système d'inscription des progrès des demandes de classification et de dotation. La classification des postes a été déléguée à la Cour et les gestionnaires ont été formés à participer aux comités de classification. Des comités sur la santé et la sécurité ainsi que sur les langues officielles ont été établis afin de répondre aux divers points affectant la Cour. Dans le domaine des langues officielles, la Cour doit veiller à ce que la lettre d'entente soit respectée comme l'exige la politique du Conseil du Trésor.

**Tableau 11: Réalisations principales de la Direction du personnel**

Exercice	1988-1989	1989-1990	1990-1991
Dotation	58	139	186
Classification	—	116	160
Années-personnes	90	117	139

**Direction de l'administration:** De nouvelles structures organisationnelles sont en voie d'être appliquées et de nouvelles descriptions de postes ont été élaborées.

Des dispositions temporaires ont été prises par les services de photocopie afin de répondre à l'accroissement du volume de travail en raison d'une augmentation du nombre d'arrêts et de bulletins.

Le projet de rénovation de la Cour a initialement commencé comme une solution provisoire d'aménagement pour répondre aux problèmes de protection de la collection de la bibliothèque de la Cour suprême et d'espace. Le projet devait être terminé en 1990-1991. Les Travaux publics, propriétaire de l'édifice, ont décidé que l'édifice ne pouvait désormais plus profiter de solutions provisoires en raison des lacunes importantes en matière d'incendie et de sécurité de la personne qui devaient être comblées. Par conséquent des travaux de construction se produiront sur tous les étages de l'édifice. Une planification et une coordination supplémentaires en matière de déménagement et de rénovation doivent être menées à l'égard d'au moins cinq composantes opérationnelles et d'espaces de service commun (salles de bain, corridors, ascenseurs, etc.).

Tableau 9: Coût de la base de données bibliographiques informatisée (DOBIS)

I	Employés normés pour une période déterminée*				1987-1988		1988-1989		1989-1990	
		16	15	28						
		61 708	23 812	38 221						
	Coûts des services de contrat	38 588	30 905	46 154						
	Dépenses de fonctionnement	100 296	54 717	84 375						
	\$									

\*Exprimé en mois-personnes

Tableau 10: Réalisations principales de la bibliothèque

Services d'information	Renseignements transmis (réponses aux demandes)	Documents transmis (articles consultés ou en circulation)	Services techniques	Base de données bibliographiques DOBIS (dossiers créés ou modifiés)	Réal	1987-88	Réal	1988-89	Réal	1989-90	Prévision	1990-91	Prévision	1991-92
	13 291	14 132	12 383 <sup>1</sup>	15 000	70 000 <sup>2</sup>	10 500 <sup>3</sup>	10 407 <sup>1</sup>	13 130 <sup>4</sup>	10 407 <sup>1</sup>	10 500 <sup>3</sup>				

1 Des diminutions résultant de la fermeture temporaire de la bibliothèque aux usagers de l'extérieur, pour cause d'emménagement de l'annexe et de la relocalisation du personnel au cours de 1989-1990.

2 Aucune augmentation de la productivité n'est prévue en raison des rénovations qui auront un effet sur l'accès à la collection et la productivité.

3 Aucune augmentation de la productivité est prévue en ce qui a trait aux inscriptions de publications en série.

4 Le taux de productivité a été inférieur parce qu'il a fallu plus de temps pour effectuer le catalogage initial (les réalisations pour l'année 1987-1988 correspondent à l'information des dossiers manuels actuels), et qu'il a été nécessaire de relocaliser ou de mettre en boîte de grandes parties de la collection non cataloguée (122 087 volumes) en guise de préparatif pour les rénovations, et en raison du roulement du personnel temporaire.

**Direction des finances:** La direction gère la planification stratégique et opérationnelle ainsi que le programme de gestion financière de la Cour suprême du Canada. Elle guide les représentants de chaque direction afin de faciliter la compilation du plan stratégique de la Cour suprême du Canada. Diverses autres activités de planification ont été menées comme les ateliers de planification annuels d'une durée de deux jours. La coordination et la planification du service de vérification de la Cour est effectuée d'une manière objective et les conclusions sont communiquées au sous-chef.

L'administration du programme de gestion financière a été effectuée dans trois domaines de travail: opérations comptables; planification et analyse; et formation et élaboration de systèmes. Les opérations comptables ont accompli une réalisation importante au cours de l'exercice 1990-1991 par l'application d'un système de renseignements comptables entièrement informatisé. En plus de satisfaire aux demandes normales des services financiers, le service a administré les pensions des juges et les montants spéciaux gardés dans le compte des dépôts en garantie et le compte des dépôts relatifs aux jugements. Une initiative importante réalisée par planification et

En 1986-1987, la Cour a entrepris la mise sur pied d'un système informatisé au greffe appelé le système de gestion des dossiers judiciaires (SGDJ) pour résoudre certains des problèmes inhérents à la procédure manuelle du greffe qui est devenue virtuellement inchangée depuis la création de la Cour en 1875. Le SGDJ est devenu entièrement opérationnel le 1<sup>er</sup> janvier 1989 alors que les registres manuscrits ont été fermés. Le SGDJ améliore le repérage, la planification et la surveillance des affaires présentées devant la Cour. Il y a une programmation permanente pour satisfaire aux nouvelles exigences de la Cour. Le plan d'élaboration du SGDJ prévoyait la conversion des données de toutes les affaires en cours, qui a débuté en février 1988. L'effort de conversion est permanent et le but ultime est d'inclure les données de toutes les affaires depuis 1976. On s'attend à ce que tout soit terminé à la fin de 1994.

Bien que l'enregistrement sur microfilm constitue à l'heure actuelle un projet spécial, il constituera une activité permanente du greffe par l'application de procédures de conservation et de transfert avec les Archives nationales.

Services juridiques: Cette fonction a été officiellement créée à l'automne 1988. Elle fournit aux juges de la Cour des résumés de tous les pourvois, requêtes en autorisation de pourvoi et autres requêtes présentées à la Cour. Ces résumés, qui sont également mis à la disposition du personnel de la Cour, des membres de la profession juridique et des journalistes, contiennent des renseignements sur la nature du litige, l'historique des procédures, les dispositions législatives pertinentes ainsi qu'un sommaire des décisions des tribunaux d'instance inférieure. Au cours de l'année 1989-1990, le personnel a préparé des résumés des 52 requêtes en autorisation de pourvoi entendues par la Cour et des 367 requêtes soumises à la décision de la Cour en application de l'article 43 de la Loi sur la Cour suprême, L.R.C. (1985), chap. S-26. De plus, les services juridiques ont rédigé 128 résumés de pourvois pendant l'année.

Au cours de 1989-1990, le personnel des services a produit régulièrement des rapports statistiques mensuels et en moyenne huit autres rapports spéciaux par mois sur les travaux de la Cour. De plus, il a rédigé 899 réponses à des lettres.

Les Services juridiques ont établi le calendrier de visites guidées pour les quelques 33 000 personnes et plus qui ont visité l'édifice de la Cour suprême en 1989-1990.

**Bibliothèque:** Historiquement la bibliothèque de la Cour suprême du Canada est une bibliothèque de droit qui offre des possibilités de recherche de haute qualité et constitue une ressource unique en son genre dans la région de la Capitale nationale. Elle possède des collections complètes de droit civil et de common law nécessaires pour servir le plus haut tribunal d'un pays bilingue. Ses réalisations principales sont la création de fiches bibliographiques pour l'accès à la collection et son contrôle, et la communication de renseignements et de documents. Son efficacité dépend de l'aptitude à permettre un accès garanti à la doctrine et à la jurisprudence nécessaires pour la Cour. Voici des tableaux des résultats importants et de l'allocation de ressources pour l'élaboration d'une base de données bibliographiques informatisée (DOBIS) du fonds documentaire.



cédente.

après que les arrêts ont été rendus. Au cours de 1989-1990, le personnel du greffe a préparé 495 jugements formels une augmentation de 15,9% par rapport à l'année pré-

Cette fonction est également responsable du traitement final de la documentation pendant laquelle 258 requêtes ont été présentées et 257 ont été entendues par la Cour. dans 52 cas. Il s'agit d'une diminution de 18,6 % par rapport à l'année 1988-1989 autorisation de pourvoi qui ont été présentées à la Cour et des audiences ont été tenues en matiquement dans certains cas. En 1989-1990, le greffe a traité les 367 requêtes en audience n'a lieu que si la Cour l'ordonne, bien qu'une audience ait toujours lieu auto- en fonction d'arguments écrits déposés par les parties. Dans la plupart des cas, l'au- la loi sur la Cour suprême en 1988, les requêtes en autorisation de pourvoi sont traitées entendus en 1988-1989. Par suite de l'entrée en vigueur des modifications apportées à 1990, ce qui représente une augmentation de 27,9 % par rapport au nombre de pourvois 1987. Le greffe a traité les 128 pourvois entendus pendant l'exercice 1989- politique de la Cour prévoyant l'audition de deux pourvois par jour à partir de l'au- charge de travail du greffe a augmenté d'une façon importante par suite de la nouvelle La greffe fournit également de l'aide pour planifier les séances de la Cour. Le

l'année précédente.

de gestion des dossiers judiciaires (SGDJ), soit une diminution de 16,9 % par rapport à relatives à des affaires qui étaient en cours en 1989-1990 dans son Système informatisé affaire par le personnel du greffe. Le greffe a inscrit un total de 8 361 procédures documents et les événements sont tous inscrits à titre de procédures relatives à une tes et aussi enregistrer toutes les démarches faites pendant la durée d'une cause. Les documents. Le greffe doit traiter et acheminer tous les documents produits par les par- Canada. Il est le centre de toutes les activités de la Cour reliées à la procédure et aux Greffe: Le greffe joue un rôle essentiel dans le fonctionnement de la Cour suprême du

Division des affaires juridiques:

Nota: L'augmentation annuelle du prix de 4 % n'a pas été incluse; par consé- quent, ces coûts sont réputés être conservateurs.

\$	85	60	48	20	21
Coût d'impression par page	1986	1987	1988	1989	1990 (prévision)

Tableau 8: Coût d'impression par page

son directe avec l'imprimeur.

Le coût d'impression par page a été réduit de façon significative, ce qui confirme les économies importantes réalisées par l'utilisation de micro-ordinateurs et par une liai-



provinces et les frais de relocalisation sont remboursés tant à l'arrivée dans la région de la Capitale nationale qu'au départ. Au cours de l'exercice 1990-1991, ce service gère par la Cour suprême du Canada dans de vastes domaines tels que: le transport, l'hébergement, la formation et la planification. Durant la prochaine année, la Cour attend la visite de dignitaires étrangers.

### Registraiire adjoini:

Division du Recueil: Les arrêts de la Cour suprême du Canada constituent l'expression ultime des tribunaux sur des questions juridiques qui peuvent avoir une influence significative sur la vie des parties au procès ainsi que sur celles des Canadiens. Le Recueil des arrêts de la Cour suprême (RCS) est le moyen officiel par lequel la Cour consigne ses décisions et les diffuse dans tout le pays. Les juristes s'appuient sur le Recueil d'où le besoin de précision technique et la nécessité de le publier avec rapidité.

Le recueil est unique car tous les arrêts sont publiés dans les deux langues officielles dans un délai moyen de 2 mois et demi de leur prononcé, avec un taux d'erreur inférieur à 1 %.

L'augmentation du nombre de pages publiées dans le Recueil est une indication de l'augmentation de la charge de travail de la Cour (voir tableau 7). La publication des arrêts de la Cour constitue seulement la dernière étape d'un long processus qui commence par le dépôt de documents introductif d'instance devant cette Cour et touche la plupart des niveaux de l'administration de la Cour, sinon tous.

Depuis 1975, le recueil est publié annuellement en deux tomes contenant en moyenne 6 parties chacun. Pour la première fois, le recueil des arrêts de la Cour sup-  
preme sera publié en 1990 en trois tomes contenant 7 parties chacun. Les nombres indiqués au tableau 7 démontrent une augmentation exceptionnelle de la charge de travail.

Le bulletin est un rapport factuel des procédures enregistrées devant la Cour. L'augmentation du nombre de pages publiées dans le bulletin, particulièrement au cours des quatre dernières années, reflète l'augmentation de la charge de travail de la Cour.

Tableau 7: Nombre de pages

Nombre de pages	1986	1987	1988	1989	1990 (prévision)
Recueil	2 148	2 365	2 517	3 379	4 800
Bulletin	1 762	2 110	2 260	3 153	3 100

Tableau 6: Résultats financiers en 1989-1990

1989-90				
(en milliers de dollars)	Budget	Réal	principal	Différence
	\$	A-P	\$	A-P
<hr/>				
Administration	10 302	133	8 555	119
				<b>1 747</b>
				<b>14</b>

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels pour 1989-1990 ont été de 1 747 000\$ ou 20,4 % supérieurs au Budget des dépenses principal. Voir le tableau 2 à la page 9.

Données sur le rendement et justification des ressources

L'activité Administration assure aux membres de la Cour, aux parties aux procès, à la communauté juridique et au public en général les services nécessaires au fonctionnement efficace d'un tribunal d'appel de dernier ressort.

Les ressources affectées à cette activité permettent que la qualité des services offerts à la Cour et fournis par elle soit digne du plus haut tribunal du pays. Cette activité a été réorganisée en 1990 et divisée en sept composantes distinctes (voir page 12). Les paragraphes qui suivent présentent des renseignements sur le rendement des composantes de cette activité.

Depuis 1987, la Cour planifie l'audition de deux pourvois par jour. Par suite de l'application de cette directive, la Cour a réduit de plus de la moitié (59,2%) le délai moyen entre l'inscription d'un pourvoi (le moment où l'affaire est placée sur la liste d'audience) et l'audience réelle de ce pourvoi de 1987-1988 (13,11 mois) à 1989-1990 (5,35 mois). La politique relative à l'audition de deux pourvois par jour qui a amélioré l'efficacité du traitement des pourvois, continue à avoir un effet direct sur la charge de travail de la Cour.

**Bureau du registraire:** À titre d'administrateur en chef de la Cour, le registraire surveille toutes les activités de la Cour. Il doit veiller à ce que la Cour soit gérée et administrée de manière efficace par la conception et la mise en oeuvre de systèmes de gestion appropriés et par l'embauchage et la direction des ressources humaines. De plus, le registraire préside le comité exécutif composé des directeurs de toutes les divisions opérationnelles.

Cabinets des juges: Cette unité apporte un soutien direct aux neuf Juges. Chaque année les clercs juridiques sont sélectionnés parmi les étudiants des Universités canadiennes ayant les résultats académiques les plus remarquables et les aptitudes les plus prometteuses. Afin de refléter l'entité canadienne et de fournir un possibilité égale à tous les citoyens, les candidats sont choisis conformément à la représentativité des

cation des diverses lois, règlements et directives qui régissent l'administration du personnel.

**La direction de l'administration:** Cette direction est divisée en cinq services de travail importants: dossiers, courrier et impression; achat, hébergement et télécommunications; informatique; réparations de l'édifice de la Cour et sécurité. Ces services fournissent des conseils et des services de soutien pour satisfaire aux besoins administratifs de la Cour.

## Sommaire des ressources

L'activité Administration représente 78,8 % du Budget des dépenses principal de la Cour suprême pour l'année 1991-1992 et 100 % des années-personnes.

Tableau 5: Sommaire des ressources de l'activité

Administration	11 931	144	11 142	143	10 302	133
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Réel 1989-1990	

Les coûts relatifs au personnel représentent 57 % des dépenses totales de cette activité. Les autres secteurs de dépense majeurs sont: 12 % pour les services publics, les approvisionnement et les fournitures, 10 % pour le capital et 7 % pour les transports et les communications.

**Explication de la différence:** La différence entre les dépenses prévues pour 1990-1991 et le Budget des dépenses principal pour 1991-1992 est de 7,1 % ou 789 \$. Cette différence résulte des points suivants:

- l'augmentation de la charge de travail qui découle des modifications apportées aux politiques internes; 1 218
- une diminution temporaire des fonds disponibles pour la rénovation de l'édifice de la Cour suprême du Canada; (442)
- l'enregistrement sur microfilm des dossiers de la Cour; (170)
- la poursuite du projet d'informatisation de la Cour; et 161
- les rajustements relatifs à la Crise du Golfe et au retrait de la taxe fédérale de ventes. 22

De plus, elle est responsable de la gestion du programme des visites publiques de la Cour suprême du Canada qui comporte l'établissement du calendrier des visites guidées pour les quelque 30 000 personnes et plus qui visitent la Cour chaque année ainsi que la distribution de renseignements écrits sur la Cour suprême, sous forme de brochures et de dépliants.

**Bibliothèque et recherche:** La bibliothèque possède une vaste collection d'environ 350 000 volumes qui portent tant sur les systèmes de common law que sur les systèmes de droit civil, notamment des documents représentatifs du Commonwealth et des publications de droit civil européen. Au cours de 1990-1991, elle a été restructurée en une direction qui comporte trois divisions distinctes chargées d'atteindre les objectifs qui comprennent la prestation de la gamme complète de services de recherche et de bibliothèque, et la mise sur pied d'une collection offrant la jurisprudence et la doctrine juridique nécessaires à l'exécution des fonctions judiciaires.

Les services techniques et les systèmes comprennent la mise à jour de la collection, la conservation, la préparation des fiches bibliographiques et des livres afin d'assurer un accès intellectuel et physique, l'organisation de la collection et l'informatisation des fonctions de la bibliothèque.

Les services d'information et les services aux clients fournissent des renseignements bibliographiques, la remise de documents, des services d'information courants, l'orientation des usagers, des recherches informatisées, des prêts interbibliothèques et l'entretien de la collection.

Le service de recherche prépare des mémoires de recherche pour les juges et les fonctionnaires de la Cour, fournit les programmes de formation en recherche juridique manuelle et informatisée et met sur pied des bases de données internes en matière de recherche.

**Direction des finances:** Les services financiers sont divisés en deux domaines de travail importants: les opérations de comptabilité; et, la planification et le budget. Le service des finances planifie, élabore et dirige la mise sur pied du programme de gestion financière et les paiements aux termes de la Loi sur les juges (statutaire) de la Cour suprême du Canada. Ils sont chargés des politiques et pratiques financières pour les domaines comme la planification, le budget, la comptabilité et les systèmes de contrôle, les systèmes de gestion de l'information et des rapports. De plus, ils sont chargés de la coordination et de la planification des fonctions de vérification de la Cour et d'évaluation des programmes.

**Direction du personnel:** Les domaines de responsabilité sont les suivants: classification, langues officielles, dotation, paye et avantages sociaux, relations de travail, ressources humaines, équité dans l'emploi, formation, santé et sécurité. La section du personnel est responsable de la mise sur pied, de l'élaboration et du respect des politiques, des systèmes et des procédures, ainsi que de la prestation de conseils sur l'appli-



Après que les jugements sont rendus, ils sont préparés en vue de leur publication dans le Recueil des arrêts de la Cour suprême.

Avant qu'ils ne soient communiqués au public, les arrêts et les motifs de jugement sont préparés pour être distribués dans les deux langues officielles et résumés dans des sommaires. Cette première fonction de la Division comporte une vérification juridique de leur traduction, la rédaction des sommaires, la traduction des sommaires et la préparation de tous les documents pour l'impression, la veille du jour où la Cour rend ses décisions.

La deuxième fonction de la division, la publication de tous les arrêts de la Cour dans le recueil officiel de la Cour suprême, comporte la vérification juridique finale et la révision, la vérification technique et la correction d'épreuve de tous les documents, la préparation et le codage de tous les arrêts en vue de leur impression finale par les services d'imprimerie du gouvernement canadien.

La troisième fonction principale est la publication hebdomadaire du bulletin des procédures quand la Cour est en session. Il sert à communiquer au public et à la communauté juridique les activités et l'ordre du jour de la Cour. Il est entièrement produit, imprimé et distribué par les services de la Cour suprême.

### **La direction des affaires juridiques est divisée en deux sections:**

**Greffe:** Cette section comprend la réception, la vérification et le traitement de toutes les affaires portées devant la Cour, notamment de toutes les requêtes en autorisation de pourvoi et autres requêtes soumises à la Cour ou aux juges en chambre et des pourvois eux-mêmes. Le greffe fournit des renseignements, conseils et assistance aux avocats, au public et aux médias en ce qui a trait aux règles de la Cour et à l'état des affaires présentées à la Cour. Le greffe fournit également de l'aide pour assurer le bon fonctionnement de salles d'audience et pour établir l'horaire des activités de la Cour, y compris les services de vidéoconférence dans le cas de requêtes en autorisation de pourvoi. Cette unité conserve les dossiers et les requêtes de la Cour.

**Services juridiques:** Cette section est chargée de rédiger les sommaires des pourvois, des requêtes en autorisation de pourvoi et d'autres requêtes présentées devant la Cour. Elle donne des opinions juridiques au greffier et aux autres cadres supérieurs de la Cour sur des questions relatives à la Loi sur la Cour suprême et aux règlements et à d'autres lois qui confèrent une compétence à la Cour et donnent des conseils sur leur application. Cette section agit également à titre de secrétariat à la correspondance pour le greffier par la réception et l'analyse de toute la correspondance adressée ou renvoyée au greffier, par les conseils quant à la disposition appropriée et par la rédaction de réponses adaptées. Elle élabore et maintient également un système de renseignements statistiques sur le travail de la Cour et produit des rapports statistiques pour les membres et le personnel de la Cour, les législateurs, les avocats, les médias et le grand public.



Objectif

Assurer et permettre le fonctionnement efficace et efficace de la Cour suprême du Canada.

Description

Les principaux éléments de l'activité sont décrits ci-dessous. Les changements organisationnels sont reflétés au tableau 4 de la page 12.

Bureau du registraire

Le registraire de la Cour suprême du Canada est responsable devant le Juge en chef du Canada de la gestion efficace et efficiente de la Cour suprême du Canada. À titre de sous-chef, le registraire est responsable devant le ministre de la Justice de l'ensemble des ressources de l'organisme. Le registraire doit veiller à ce que la Cour soit gérée et administrée d'une manière efficace par l'élaboration et l'application des systèmes de gestion appropriés et par l'embauche et la direction de ressources humaines de qualité. Il est notamment responsable de la bibliothèque de la Cour suprême du Canada ainsi que de la publication du Recueil des arrêts de la Cour suprême. Le registraire a également le pouvoir d'exercer la juridiction d'un juge en chambre conformément aux règles générales établies en vertu de la Loi sur la Cour suprême.

**Cabinets des juges:** Ce service assure un soutien direct au Juge en chef et aux huit juges pûnés. Chaque cabinet de juge comporte une structure de trois clercs, d'un secrétaire et d'un huissier-audencier. Les clercs sont des employés nommés pour une période déterminée d'environ onze mois. Ce service facilite également les arrangements qui seront pris à l'égard des dignitaires étrangers en visite au Canada pour discuter précisément de l'organisation et du fonctionnement de la Cour suprême du Canada. Des fonds opérationnels ont également été garantis à la Cour suprême du Canada à titre d'institution pour soutenir les juges dans les domaines du transport, de l'hospitalité, de la formation et de la planification.

**Registraire adjoint:** Cette direction surveille la stratégie des conservations de la Cour et est chargée des projets spéciaux. Le principal domaine de responsabilité est la Division du recueil. La Division du recueil prépare les arrêts reçus des cabinets des juges pour les distribuer aux parties, au public, aux médias et à la communauté juridique.

## Finances:

- les activités financières ont été centralisées en avril 1990. L'ensemble du personnel des finances est maintenant sous la surveillance d'un agent financier, des procédures normalisées sont suivies et des outils informatiques sont utilisés; et,

- une analyse des écarts a été mise sur pied.

## Registraiire adjoint:

- le niveau d'activités sans précédent n'a pas permis à la division du recueil de procéder tel que prévu. Toutefois, les dates cibles ont régulièrement été respectées pour la production des arrêts.

Présentement, le Groupe des services de vérification, Consultation et vérification Canada d'Approvisionnement et Services Canada effectue une vérification de la Division du greffe de la Direction des affaires juridiques et de la Direction du personnel.

## D. L'efficacité du Programme

En tant que Cour d'appel de dernière instance pour le Canada, la Cour suprême du Canada assure le caractère uniforme, conforme et approprié de l'articulation, de l'élaboration et de l'interprétation des principes juridiques dans tout le système judiciaire canadien. L'importance des arrêts de la Cour pour la société canadienne est bien reconnue.

Le fonctionnement d'une Cour d'appel nationale exige que divers services soient fournis aux membres de la Cour, à la communauté juridique, aux parties au procès et au public en général. Dans le cadre de son programme pour faire en sorte que les services administratifs atteignent leurs objectifs, des contrats sont donnés au Groupe des services de vérification, Consultation et vérification Canada pour évaluer les programmes et à la Commission de la Fonction publique pour effectuer des études spéciales. Les lacunes ainsi identifiées sont portées à l'attention de la gestion et des mesures correctives sont apportées.

La Cour étudie actuellement les recommandations contenues dans les vérifications effectuées par le Groupe des services de vérification, Consultation et vérification Canada d'Approuvisionnement et Services Canada dans quatre domaines: la bibliothèque, l'administration, les finances et la division du recueil. Les recommandations auxquelles on a donné suite ont entraîné les améliorations suivantes:

### Bibliothèque:

- mise en oeuvre de la composante bureau d'un système d'informatisation intégré de la bibliothèque. Cette composante fournit les outils nécessaires pour obtenir des renseignements généraux et arriver à une décision sans délai;

- restructuration de la bibliothèque avec un service de recherche chargé uniquement des activités de recherche, et d'un gestionnaire de la bibliothèque à temps plein responsable de toutes les activités en matière de service au public; et

- placement d'abonnements auprès des agences d'abonnements dont les services comprennent le regroupement des échéances de paiement des abonnements.

### Administration:

- un projet d'élaboration d'un système d'inventaire à jour a été commencé; et,
- un projet d'élaboration de formalités administratives à jour a été commencé.

été créés ou modifiés dans la base de données (DOBIS); l'achèvement de la préparation d'environ 38 000 autres dossiers est prévu pour 1992-1993. À l'avenir, tout renseignement sera inscrit sous le nom du système d'informatisation intégré de la bibliothèque. Réorganisation de la bibliothèque: (initialement identifiée en 1990-1991). Par suite de la réorganisation de la bibliothèque en octobre 1990, un service de recherche distinct a été créé.

**Information des finances:** (initialement identifiée en 1990-1991). Le système informatisé de renseignement comptable des finances a été mis sur pied en décembre 1990 pour un coût approximatif de 60 000\$. Le centre de responsabilité final a été informatisé en novembre 1990. Des renseignements précis sont maintenant disponibles sans délai pour appuyer le processus décisionnel.

**Enregistrement sur microfilm:** (initialement identifiée en 1989-1990). Le contrat conclu pour l'enregistrement sur microfilm des dossiers judiciaires fermés est arrivé à échéance en novembre 1990 et environ 14 000 dossiers ont été terminés. À ce jour, ce projet a coûté quelques 697 000\$. L'enregistrement sur microfilm des dossiers judiciaires fermés se poursuivra à titre d'activité régulière annuelle.

**Information du personnel:** (initialement identifiée en 1990-1991). La direction du personnel a mis en place un système informatisé relatif aux congés, a utilisé pleinement les données informatisées des langues officielles dans le cadre du système de paye informatisé, et a élaboré diverses utilisations pour le programme de réseau. Du matériel et de la formation d'une valeur approximative de 25 000\$ ont été obtenus pour permettre à tous les employés de la direction d'utiliser ces systèmes informatisés. Il y a eu certaines améliorations de la production des données de la direction du personnel et des rapports ont été rédigés. Un examen et une mise à jour des postes confidentiels et de cadres exclus ont été menés et présentés au Conseil du Trésor. Un nouveau formulaire de demande de mesures du personnel a été conçu et appliqué pour permettre à la direction et à la gestion de déterminer un besoin de service en personnel.

**Dossiers administratifs et judiciaires:** (initialement identifiée en 1989-1990). L'application de la nouvelle politique sur la gestion des renseignements détenus par le gouvernement a maintenu commencé par l'élaboration d'une déclaration institutionnelle, la préparation de descriptions de poste et d'autres composantes du cadre de contrôle. De plus, un accord a été conclu avec les Archives nationales pour le transfert sous leur garde des dossiers de la Cour qui ont été fermés après qu'ils aient été enregistrés sur microfilm.

**Information de la division du recueil:** (initialement identifiée en 1990-1991). L'absence de fonds dans le budget 1990-1991 a empêché l'application du projet visant à mettre sur pied un système permettant d'indexer les citations de jurisprudence. Ce projet a été reporté à une date indéterminée.



## 2. Initiatives

Nouvelles initiatives pour 1991-1992:

**Réorganisation du Greffe et du secrétariat des Affaires juridiques:** À l'automne 1990, le secrétariat des Affaires juridiques et le Greffe ont été fusionnés dans une nouvelle direction des Affaires juridiques, sous l'autorité d'un avocat général qui relève directement du Registrar. La réorganisation du personnel et une nouvelle attribution des fonctions sont planifiées, un projet qui n'entraînera aucune dépense additionnelle.

État des initiatives antérieures:

**Rénovation de la C.S.C.:** (initialement mentionnée en 1984-1985 comme la protection de la collection de la bibliothèque et les problèmes d'espace). La Cour suprême du Canada a continué à planifier, avec Travaux publics Canada, les deux projets qui visent à combler les lacunes les plus graves en matière d'aménagement de l'immeuble. Des consultants ont maintenant été nommés pour commencer le travail de conception et d'élaboration de ces projets, le projet de construction relatif à la sécurité en matière d'incendie et de santé et de rénovation du troisième étage ainsi que le projet de réfection de la toiture. Pendant la durée des projets, l'ensemble de l'édifice subira un certain degré de construction.

**Recherche juridique:** (initialement identifiée en 1989-1990). Par suite de la réorganisation de la bibliothèque en novembre 1990, un service de recherche distinct a été créé qui comprend un chef, deux avocats chercheurs et un documentaliste juridique. En plus de fournir des services de recherche analytique et d'élaborer des systèmes de soutien à la recherche de la Cour, il entreprendra un projet pilote visant à assurer aux juges et aux clercs un accès direct aux bases de données juridiques canadiennes ainsi qu'à jouer le rôle de coordonnateur et d'administrateur des bases de données de recherche internes de la Cour. Ces responsabilités supplémentaires exigent l'ajout d'une autre année-personne à l'effectif du service.

**Système d'information intégré de la bibliothèque:** (initialement identifiée en 1990-1991). À la fin de 1991-1992, un système aura été choisi et son application par étape aura commencé. L'objectif est de passer du système DOBIS à un système interne et d'informatiser d'autres fonctions de la bibliothèque comme les publications en série, les acquisitions et les prêts interbibliothèques. Le coût de l'acquisition d'un système est évalué à 445 000\$.

**Cadre du plan opérationnel:** (initialement identifiée en 1989-1990). Un plan stratégique a été conçu en 1989-1990. À cause des autres priorités, l'élaboration du cadre du plan opérationnel a été reportée à une date qui doit être déterminée.

Initiatives terminées:

**Système informatisé de recherche documentaire de la bibliothèque:** (initialement identifiée en 1984-1985). À la fin de 1989-1990, un total de 63 000 dossiers avaient



## C. Perspective de planification

### 1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

**Législatifs:** Ce sont les dispositions de la Loi sur la Cour suprême et d'autres lois fédérales, attributives de compétence à la Cour, qui déterminent l'orientation et la nature du programme de la Cour suprême. Par conséquent, l'adoption de modifications à l'une de ces lois aura une conséquence directe sur le Programme. Par exemple, des modifications à la Loi sur la Cour suprême et à diverses autres lois sont entrées en vigueur le 25 avril 1988. Ces modifications prévoient, notamment, que désormais la Cour réglera les requêtes en autorisation de pourvoi sur le fondement des arguments écrits à moins qu'elle n'ordonne une audition. Avant l'entrée en vigueur de ces modifications, les parties à une requête en autorisation de pourvoi avaient le droit de présenter oralement des arguments et de comparaître devant trois juges pour plaider la requête. Le nombre de requêtes en autorisation de pourvoi présentées devant la Cour qui avait d'abord augmenté par suite de cette modification de procédure s'est à peu près stabilisé. Au cours de l'exercice 1989-1990, le nombre des requêtes en autorisation de pourvoi qui ont été déposées a diminué de 11,4 % par rapport à l'année précédente.

L'adoption de toute disposition législative particulière ou spéciale pourrait avoir un effet sur le Programme étant donné que la Cour suprême du Canada, à titre d'arbitre final des litiges entre les citoyens et les gouvernements au Canada, est habituellement appelée à trancher les questions juridiques qui découlent de ces textes législatifs. Par exemple, les affaires qui portent sur la Charte canadienne des droits et libertés prennent habituellement beaucoup plus du temps de la Cour en recherches, analyses et délibérations que les autres affaires. Les questions relatives à la Charte sont nouvelles et les tribunaux d'instance inférieure comptent sur la direction de la Cour suprême dans ce domaine vital.

De plus, la Charte continue à faire augmenter la visibilité de la Cour comme institution nationale. Par exemple au cours de 1989-1990, 33 164 personnes ont visité l'édifice de la Cour suprême, ce qui constitue une augmentation de 2,9 % par rapport à la même période en 1988-1989. Le nombre annuel de visiteurs à la Cour a plus que doublé depuis 1981.

**Professionnels:** La Cour a réagi aux suggestions du barreau concernant les manières d'accélérer l'audition des affaires en délivrant un avis de pratique à l'automne 1987 avisant les avocats que, pour plus d'efficacité, la Cour planifierait, dans la mesure du possible, l'audition de deux pourvois par jour.

Alors que, par le passé, aucune limite de temps n'était fixée pour l'audition d'un pourvoi, maintenant, en règle générale, la Cour n'accorde que deux heures à cette fin.

**Organisation:** La Cour est située à Ottawa et se compose du Juge en chef et de huit juges pûnés qui sont tous nommés par le gouverneur en conseil, pour entendre des requêtes en autorisation de pouvoir et des pouvoirs.

Le registraire est aussi nommé par le gouverneur en conseil. À titre de sous-chef, il est responsable de l'administration du Programme et fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre de la Justice. Il exerce la juridiction d'un juge en chambre conformément aux ordonnances ou règles générales établies en vertu de la Loi sur la Cour suprême et il accomplit les autres devoirs et assume les autres responsabilités que peut lui assigner le Juge en chef. Il est assisté d'un registraire adjoint qui est aussi nommé par le gouverneur en conseil et qui peut exercer tous les pouvoirs et remplir toutes les fonctions du registraire lorsque ce dernier est absent ou incapable d'agir.

Afin de mieux répondre aux besoins des juges et aux exigences administratives, la Cour a entrepris une réorganisation en date du 1er octobre 1990. La répartition des ressources de la Cour suprême est illustrée au tableau 4.

Tableau 4: 1991-1992 Ressources par activité

Programme (en milliers de dollars)		Activités	Fonctions	\$	A-P
Cour suprême du Canada (15 136/144 A-P)		Traitements, indemnités des juges et pensions (3 205)			
		Administration (11 931/144 A-P)	Bureau du registraire Registraire adjoint Biblio. et recherche Administration Affaires juridiques Finance Personnel	2 785 1 191 2 460 3 555 1 064 485 391	43 15 28 25 18 9 6

## B. Données de base

### 1. Introduction

La Cour suprême du Canada est le plus haut tribunal du pays et, à ce titre, est l'une des plus importantes institutions nationales au Canada. C'est la juridiction d'appel finale pour toutes les causes, le dernier tribunal auquel peuvent s'adresser les parties à un procès, qu'elles soient des particuliers ou des gouvernements. Sa compétence comprend à la fois le droit civil du Québec et la common law des neuf autres provinces et des deux territoires.

La Cour entend des causes provenant des dix cours d'appel des provinces et des deux territoires et de la Division d'appel de la Cour fédérale du Canada. En règle générale, elle n'entend des pouvoirs que si l'autorisation de pourvoi a été préalablement accordée. La Cour connaît en outre des affaires soulevant une question constitutionnelle que lui défère le gouverneur en conseil.

### 2. Mandat

Le pouvoir de créer un tribunal de dernière instance investi d'une vaste juridiction nationale a été conféré au Parlement du Canada par l'article 101 de la Loi constitutionnelle de 1867.

Aux termes de l'article 35 de la Loi sur la Cour suprême, la Cour «est la juridiction d'appel en matière civile et pénale pour l'ensemble du Canada». De plus, suivant l'article 52, elle «est la juridiction suprême en matière d'appel, tant au civil qu'au pénal; elle exerce, à titre exclusif, sa compétence sur l'ensemble du Canada».

### 3. Objectif du Programme

L'objectif de la Cour suprême du Canada est de fournir une cour générale d'appel pour le Canada.

### 4. Organisation du Programme en vue de son exécution

**Structure par activité:** Le Programme de la Cour suprême du Canada comprend deux activités:

- l'administration; et

- le versement des traitements, des indemnités et des pensions des juges, et des pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges.

Ces activités sont décrites dans la section II du plan. Il y a lieu de noter que toutes les ressources en années-personnes du Programme s'appliquent à l'administration.

Tableau 3: Besoins financiers – Tendances historiques

1990-91	1989-90	1988-89	1987-88	1986-87	1985-86	1	
						Budget des dépenses supplémentaires, rajustements, mandats et transferts	Prévisions
14 395	10 665	8 511	7 188	6 452	6 094	456	6 550
184	2 631	1 264	1 159	747			7 199
14 579	13 296	9 775	8 347	7 142	6 419		
14 339 <sup>2</sup>							
						Autorisations supplémentaires <sup>1</sup>	Autorisations totales
						Budget principal	Réel

Depuis 1986-1987, la Cour a entrepris la réalisation d'un plan de modernisation et d'amélioration de tous les aspects de ses activités. C'est ce qui explique la plus grande partie de l'augmentation des ressources d'une année à l'autre. Dans le cadre de ce plan, la Cour traite de questions importantes comme la rénovation de l'édifice relativement à la sécurité et à la santé, l'informatisation, l'enregistrement sur microfilm, tout en assurant une plus grande efficacité et accessibilité des services rendus à la communauté juridique et au public.

Tableau 2: Résultats financiers en 1989-1990

1989-1990			
(en milliers de dollars)			
Budget	Réel	principal	Différence
Administration	10 302	8 555	1 747
Traitements, indemnités et pensions des juges, et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges	2 897	2 110	787
	13 199	10 665	2 534
Années-personnes*:			
Contrôlées par le CT	131	117	14
Autres	2	2	0
	133	119	14

\* Voir Tableau 15, page 30, pour des renseignements supplémentaires sur les années-personnes.

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels pour 1989-1990 se sont élevés à 23,8 % soit 2 534 000\$ de plus que le Budget des dépenses principal. Cette augmentation résulte de:

- l'accroissement des dépenses prévues par la loi; 787
- les exigences supplémentaires en matière d'années-personnes et de frais de fonctionnement comme l'accroissement de l'informatisation, la rénovation de plusieurs bureaux, l'achat de matériel, la relocalisation des clercs, d'autres frais de gestion qui ont été financés par le Budget des dépenses supplémentaire. 1 747



- dépenses en vue d'accorder de l'aide à l'ancien Juge en chef du Canada pendant la période de six mois qui lui est accordée par la loi pour terminer son mandat; 120
  - réduction relative aux modifications en matière de politique en ce qui a trait à la TPS; (60)
  - prestation de soutien supplémentaire pour les neuf juges; 64
  - réduction imposée relativement à la Crise du Golfe. (180)
- Explication des prévisions 1990-1991:** Les prévisions 1990-1991 (fondées sur les renseignements disponibles le 12 novembre 1990) représentent une diminution de 0,4 % ou 56 000 \$ par rapport au Budget des dépenses principal de 1990-1991 qui était de 14 395 000 \$. Cette différence a été financée par le Budget des dépenses supplémentaire et est attribuable aux éléments suivants:
- 8 000 \$ pour l'augmentation des dépenses prévues par la Loi relativement à la réinstallation des juges et aux prestations de pension.
  - 789 000 \$ pour les activités de l'Administration. Cela est principalement attribuable à l'augmentation de la charge de travail entraînée par des modifications apportées à la Loi et aux politiques internes (voir page 14), à la réalisation de projets d'information importants (voir pages 15, 16, 17) et au projet de rénovation de l'édifice de la Cour suprême (voir page 15); et
  - 8 000 \$ pour l'augmentation des dépenses prévues par la Loi relativement à la réinstallation des juges et aux prestations de pension.
- Explication de la différence:** Les besoins financiers pour 1991-1992 sont de 5,6 % ou 797 000 \$ plus élevés que les dépenses prévues pour 1990-1991. Cette augmentation est répartie ainsi:

## 2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers par activité

Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Différence	Détails à la page	
Administration	11 931	11 142	789	21
Traitements, indemnités et pensions des juges, et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges	3 205	3 197	8	28
Années-personnes*: Contrôles par le CT	142	141	1	30
Autres	2	2	—	
<b>144</b>	<b>143</b>	<b>1</b>	<b>30</b>	

\* Voir Tableau 15, page 30 pour des renseignements supplémentaires sur les années-personnes.

A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent

I. Points saillants

- la poursuite du projet d'informatisation de la Cour. En 1991-1992, des projets importants seront en voie de réalisation dans les services techniques et dans le service de recherche de la bibliothèque ainsi que l'amélioration du logiciel Word-Perfect (voir page 14).
- dans le cadre du système d'information intégré de la bibliothèque, l'informatisation des bureaux a été mise sur pied au cours de 1990-1991 et une brève liste de systèmes possibles a été produite en vue d'élaborer un système de gestion de la bibliothèque (voir page 14);
- depuis 1990-1991, les juges, les clercs et le personnel de la bibliothèque ont accès dans leur bureau au système informatisé de recherche documentaire de la bibliothèque (DOBIS) par l'entremise d'un réseau de distribution locale (voir page 15);
- l'élaboration d'une stratégie de la Cour suprême du Canada visant à identifier la portée et la nature des exigences en matière d'aménagement, à souligner des solutions à venir et à fournir des lignes directrices convenables en matière d'optimisation et de rénovation future de l'espace (voir page 14);
- la planification, la définition des exigences, la mise en oeuvre de projets provisoires d'aménagement et la liaison avec Travaux publics Canada dans le cadre d'un important projet de rénovation visant à combler les lacunes relatives à la sécurité en matière d'incendie et de santé, la rénovation du troisième étage et la réflexion de la toiture (voir page 14);
- la planification de l'informatisation du service des finances et l'établissement d'un horaire à cette fin. Le système informatisé de renseignement comptable des finances a été mis sur pied en décembre 1990 (voir page 15);
- la direction du personnel, durant 1990-1991, mis sur pied un système informatisé et a adopté diverses utilisations pour le système de réseau informatisé (voir page 15).

B. Emploi des autorisations en 1989-1990 - Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Budgetaire				
40	Cour suprême du Canada	7 874 000	9 718 000	9 621 498
	Dépenses du Programme			
	(L) Traitements, indemnités et pensions des juges, et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges	2 110 000	2 896 852	2 896 852
	(L) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	681 000	681 000	681 000
(L)	Remboursement de montants portés au poste revenu d'années antérieures			
Total du Programme		10 665 000	13 295 852	13 199 350

## Autorisations de dépenser

#### A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses

## Besoins financiers par autorisation

Budget	1991-1992	Crédits (en milliers de dollars)
Budget principal	1990-1991	

<b>Cour suprême du Canada</b>		
40 Dépenses du Programme	10 987	10 311
(L) Traitements, indemnités et pensions des juges,		
et pensions aux conjoints survivants et		
aux enfants des juges	3 205	3 205
(L) Contribution aux régimes d'avantages sociaux	944	879
des employés		
<b>Total de l'organisme</b>	<b>15 136</b>	<b>14 395</b>

## Crédits – Libellé et sommes demandées

	Credits (dollars)	Budget principal 1991-1992
1. <i>Le monde est un village</i>	600 000	700 000
2. <i>La vie est un voyage</i>	800 000	1 000 000
3. <i>Le monde est un jardin</i>	1 000 000	1 200 000
4. <i>Le monde est un pays</i>	1 200 000	1 400 000
5. <i>Le monde est une ville</i>	1 400 000	1 600 000
6. <i>Le monde est un continent</i>	1 600 000	1 800 000
7. <i>Le monde est un océan</i>	1 800 000	2 000 000
8. <i>Le monde est un ciel</i>	2 000 000	2 200 000
9. <i>Le monde est une terre</i>	2 200 000	2 400 000
10. <i>Le monde est un univers</i>	2 400 000	2 600 000
11. <i>Le monde est un cosmos</i>	2 600 000	2 800 000
12. <i>Le monde est un système solaire</i>	2 800 000	3 000 000
13. <i>Le monde est une galaxie</i>	3 000 000	3 200 000
14. <i>Le monde est un univers infini</i>	3 200 000	3 400 000
15. <i>Le monde est un univers éternel</i>	3 400 000	3 600 000
16. <i>Le monde est un univers parfait</i>	3 600 000	3 800 000
17. <i>Le monde est un univers complet</i>	3 800 000	4 000 000
18. <i>Le monde est un univers harmonieux</i>	4 000 000	4 200 000
19. <i>Le monde est un univers équilibré</i>	4 200 000	4 400 000
20. <i>Le monde est un univers stable</i>	4 400 000	4 600 000
21. <i>Le monde est un univers durable</i>	4 600 000	4 800 000
22. <i>Le monde est un univers invincible</i>	4 800 000	5 000 000
23. <i>Le monde est un univers indestructible</i>	5 000 000	5 200 000
24. <i>Le monde est un univers immortel</i>	5 200 000	5 400 000
25. <i>Le monde est un univers éternel et parfait</i>	5 400 000	5 600 000
26. <i>Le monde est un univers éternel et complet</i>	5 600 000	5 800 000
27. <i>Le monde est un univers éternel et harmonieux</i>	5 800 000	6 000 000
28. <i>Le monde est un univers éternel et équilibré</i>	6 000 000	6 200 000
29. <i>Le monde est un univers éternel et stable</i>	6 200 000	6 400 000
30. <i>Le monde est un univers éternel et durable</i>	6 400 000	6 600 000
31. <i>Le monde est un univers éternel et invincible</i>	6 600 000	6 800 000
32. <i>Le monde est un univers éternel et indestructible</i>	6 800 000	7 000 000
33. <i>Le monde est un univers éternel et immortel</i>	7 000 000	7 200 000
34. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet</i>	7 200 000	7 400 000
35. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et harmonieux</i>	7 400 000	7 600 000
36. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et équilibré</i>	7 600 000	7 800 000
37. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et stable</i>	7 800 000	8 000 000
38. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et durable</i>	8 000 000	8 200 000
39. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et invincible</i>	8 200 000	8 400 000
40. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et indestructible</i>	8 400 000	8 600 000
41. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et immortel</i>	8 600 000	8 800 000
42. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux</i>	8 800 000	9 000 000
43. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et équilibré</i>	9 000 000	9 200 000
44. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et stable</i>	9 200 000	9 400 000
45. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et durable</i>	9 400 000	9 600 000
46. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et invincible</i>	9 600 000	9 800 000
47. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et indestructible</i>	9 800 000	10 000 000
48. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et immortel</i>	10 000 000	10 200 000
49. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré</i>	10 200 000	10 400 000
50. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et stable</i>	10 400 000	10 600 000
51. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et durable</i>	10 600 000	10 800 000
52. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et invincible</i>	10 800 000	11 000 000
53. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et indestructible</i>	11 000 000	11 200 000
54. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et immortel</i>	11 200 000	11 400 000
55. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable</i>	11 400 000	11 600 000
56. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et durable</i>	11 600 000	11 800 000
57. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et invincible</i>	11 800 000	12 000 000
58. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et indestructible</i>	12 000 000	12 200 000
59. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et immortel</i>	12 200 000	12 400 000
60. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et durable</i>	12 400 000	12 600 000
61. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et invincible</i>	12 600 000	12 800 000
62. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et indestructible</i>	12 800 000	13 000 000
63. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et immortel</i>	13 000 000	13 200 000
64. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et durable et invincible</i>	13 200 000	13 400 000
65. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et durable et indestructible</i>	13 400 000	13 600 000
66. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et durable et immortel</i>	13 600 000	13 800 000
67. <i>Le monde est un univers éternel et parfait et complet et harmonieux et équilibré et stable et durable et invincible et indestructible</i>	13 800 000	14 0

Cour suprême du Canada

## Programme par activité

Budget principal 1991-1992		Budgetaire		Dépenses en de Paielements		Budget Principal 1990-1991	
Années	personnes autorisées	Fonction-nement	capital	transfert	Total	1990-1991	Principal
(en milliers de dollars)							
Traitement, indemnités et pensions des juges, et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges							
139	142	13 693	241	1 202	15 136	14 395	139
139	142	11 690	241	—	11 931	11 190	139
Années-personnes autorisées en 1990-1991							

\* Voir Tableau 15, page 30, pour des renseignements supplémentaires sur les années-personnes.



Autorisations de dépenser

4	A. Autorisations pour 1991-1992 — Partie II du Budget des dépenses
5	B. Emploi des autorisations en 1989-1990 — Volume II des Comptes publics

Section I

Aperçu du Programme

6	1. Points saillants
7	2. Sommaire des besoins financiers
7	B. Données de base

11	1. Introduction
----	-----------------

11	2. Mandat
----	-----------

11	3. Objectif du Programme
----	--------------------------

11	4. Organisation du Programme en vue de son exécution
----	--

13	C. Perspective de planification
----	---------------------------------

13	1. Facteurs externes qui influent sur le Programme
----	--

14	2. Initiatives
----	----------------

16	D. Efficacité du Programme
----	----------------------------

Section II

Analyse par activité

18	A. Administration
----	-------------------

28	B. Traitements, indemnités et pensions des juges, et pensions aux conjoints survivants et aux enfants des juges
----	---

Section III

Renseignements supplémentaires

29	A. Aperçu des ressources du Programme
----	---------------------------------------

29	1. Besoins financiers par article
----	-----------------------------------

29	2. Besoins en personnel
----	-------------------------

31	3. Paiements de transfert
----	---------------------------

31	4. Coût net du Programme
----	--------------------------

32	B. Index par sujet
----	--------------------

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé des plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée. Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section; l'index rassemble des renseignements par sujets et le sommaire des besoins financiers présenté à la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépense qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1991-1992  
Partie III  
Cour suprême du Canada

## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1991  
En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées  
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Edition  
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-25  
ISBN 0-660-56365-7

**Cour suprême  
du Canada**

**Budget  
des dépenses  
1991-1992**

**Partie III**

**Plan de dépenses**





CA1  
FN  
-E77

# Tax Court of Canada



## 1991-92 Estimates



## Part III

### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores  
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-72

ISBN 0-660-56366-5

**1991-92 Estimates**

**Part III**

**Tax Court of Canada**

## **Preface**

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

---

**Table of Contents**

---

**Spending Authorities**

A. Authorities for 1991-92 4

B. Use of 1989-90 Authorities 5

**Section I**  
**Program Overview**

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

1. Highlights 6

2. Summary of Financial Requirements 7

3. Review of Financial Performance 8

B. Background

1. Introduction 8

2. Mandate 9

3. Program Objective 9

4. Program Description 9

5. Program Organization for Delivery 9

C. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program 11

2. Initiatives 11

D. Program Effectiveness 13

E. Performance Information and Resource Justification 14

**Section II**  
**Supplementary Information**

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object 18

2. Personnel Requirements 19

3. Net Cost of Program 20

B. Other Information

1. Additional Information on the New Mandate 20

C. Topical Index 24



## Spending Authorities

### A. Authorities for 1991-92 -- Part II of the Estimates

#### Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates
	<b>Tax Court of Canada</b>		
45	Program Expenditures	8,075	7,642
(S)	Contributions to employee benefit plans	639	569
	<b>Total Program</b>	<b>8,714</b>	<b>8,211</b>

#### Votes -- Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1991-92 Main Estimates
	<b>Tax Court of Canada</b>	
45	Tax Court of Canada - Program expenditures	8,075,000

#### Program by Activities

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates			Total	1990-91 Main Estimates
	Authorized person- years	Budgetary Operating	Capital		
Registry of the Tax Court of Canada	105*	8,613	101	8,714	8,211
1990-91 Authorized person-years	97				

\* See Figure 8, page 19, for additional information on person-years.

B. Use of 1989-90 Authorities -- Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
45 (S)	Tax Court of Canada			
	Program expenditures	4,668,000	8,094,000	7,139,394
	Contributions to employee benefit plans	325,000	325,000	325,000
	Total Program - Budgetary	4,993,000	8,419,000	7,464,394

---

## Section I

### Program Overview

---

#### A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

##### 1. Highlights

Plans for 1991-92 and various accomplishments over the past two years, for the Tax Court of Canada, include:

- **New Mandate** (see also pages 9, 11-13, 20-22)

In 1991-92 the Court plans to request additional resources in order to implement the new legislation relating to the Goods and Services Tax (GST) mandate (Bill C-62) which received Royal Assent on December 17, 1990.

During 1991-92 the Court will carry out its new mandate emanating from legislation by which Parliament increased the jurisdiction of the Tax Court of Canada under Bill C-146. Some of the provisions of this legislation which received Royal Assent on September 29, 1988 by the Governor in Council were implemented as of September 29, 1988 and the remaining provisions were proclaimed in force and were implemented in January 1991. To implement this new mandate, the Tax Court of Canada obtained approval for an additional 45 person-years and \$4,072,000.

- **Accommodation** (see also pages 11-13)

Approval for additional space in Ottawa will be requested in 1991-92 to accommodate resources required to implement the new GST mandate; and for the London, Ontario office.

In 1987-88, approval was obtained for the expansion of the Toronto Regional Office and in 1988-89 approval was obtained for the opening of the Vancouver Regional Office facility and for the expansion of the Montréal Regional Office.

In 1990-91 the Toronto and Vancouver facilities were fitted-up to make the Registry operational; however, in Montreal, only temporary facilities were obtained and fitted-up to make the Registry operational.

It is planned to have the new Montreal facilities and the additional facilities in Ottawa and London fitted-up and operational by the end of 1991-92.

- **Automation** (see also pages 11-13)

Automation of the Tax Court of Canada Registry and Judiciary Systems will be continued in 1991-92. The major components for 1991-92 are the Judiciary, the Regions, Administration and Recorded Information.

In 1988-89 an in-depth study was commissioned and completed to assist in the preparation of a Strategic Three-Year E.D.P. Plan for the Registry of the Tax Court of Canada and in 1990-91 some of the recommendations were implemented. The balance of the recommendations will

be implemented by the end of 1991-92.

● **Decentralization** (see also pages 12, 13)

In 1990-91 the Court completed the decentralization of the Registry of the Tax Court of Canada. We now have full time staff in Vancouver, Toronto and Montréal.

● **Records Management System** (see also page 12)

The implementation of the new Records Management System which began in 1989-90 will be completed in 1991-92. The major components for 1991-92 are the completion of automation in Personnel, Administration and Finance.

In 1988-89 a study was completed of the Records Management System and some of the recommendations were implemented in 1989-90. The balance of the recommendations will be implemented by the end of 1991-92.

## 2. Summary of Financial Requirements

**Figure 1: Financial Requirements**

(thousands of dollars)	Estimates** 1991-92	Forecast* 1990-91 **	Change	For Details See Page
Registry of the Tax Court of Canada	8,714	9,046	(332)	18
Person-years:	105	105	0	19

\* The 1990-91 forecast represents an increase of \$835,000 or 9% and eight person-years over the 1990-91 Main Estimates level of \$8,211,000. This increase was authorized in Supplementary Estimates of that year for the implementation of the new mandate imposed upon the Tax Court of Canada.

\*\* The program of the Registry of the Tax Court of Canada excludes resources for Judges of the Court, but it provides for the salaries of the Deputy Judges.

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1991-92 are \$332,000 or 4% lower than the 1990-91 forecast dated November 30, 1990. This decrease represents the following:

	(\$000)
● increase in salary costs due mainly to inflation	314
● other operating costs decreased due mainly to the net effect of a decrease in tenant services costs and an increase in litigation costs relating to the new mandate	(14)
● capital expenditures decreased due mainly to a reduction in capital costs relating to the new mandate	(632)

### 3. Review of Financial Performance

**Figure 2: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1989-90		
	Actual	Main Estimates	Change
Registry of the Tax Court of Canada	7,464	4,993	2,471
Person-years*:			
Controlled by TB	76	59	17
Other	2	2	-
	78	61	17

\* See Figure 8, page 19, for additional information on person-years.

**Explanation of Change:** Actual financial requirements for 1989-90 were \$2,471,000 or 50% higher than outlined in the Main Estimates. Authority to exceed the Main Estimates level was obtained through Supplementary Estimates of that year. This was attributable to the following factors:

	(\$000)
● salary expenditures were increased due to an increase of 34 person years, of which 17 lapsed	265
● other operating costs increased mainly due to additional responsibilities resulting from the new mandate	1,109
● capital expenditure increased mainly due to additional responsibilities resulting from the new mandate	1,097

## B. Background

### 1. Introduction

The Program provides administrative services to the Tax Court of Canada which under the prior and amending legislation has exclusive original jurisdiction to hear and determine references and appeals on matters arising under the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, the Old Age Security Act, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act and Part IV of the Unemployment Insurance Act. The Court also has exclusive original jurisdiction to hear and determine appeals on matters arising under the War Veterans Allowance Act and the Civilian War Pensions and Allowances Act from an adjudication of the Veterans Appeal Board regarding what constitutes income.



## **2. Mandate**

The Tax Court of Canada was established by the Tax Court of Canada Act, S.C. 1980-81-82-83, c. 158, which was proclaimed in force on July 18, 1983, except for Part IV of the Act, which came into force on September 30, 1983. It replaced the Tax Review Board, the members of which became Judges. On September 22, 1988, an Act to amend the Tax Court of Canada Act and other Acts in consequence thereof (S.C. 1988, c. 61) received Royal Assent. Some provisions of this new legislation came into force on September 29, 1988 and the remainder of the provisions were enforced on January 1, 1991.

## **3. Program Objective**

The objective of the Program is to provide an easily accessible and independent Court for the expeditious disposition of disputes between taxpayers and the Minister of National Revenue.

## **4. Program Description**

The Registry of the Tax Court of Canada provides administrative services to the Judges and the Deputy Judges of the Court. These services include hearings coordination, Court Reporters, Court Registrars, appeals processing, recorded information management, library services, Court facilities throughout Canada, secretarial services, advice and assistance to the litigants regarding the practice and procedures of the Court, office accommodations, security services, mail and messenger services and other administrative services.

## **5. Program Organization for Delivery**

**Activity Administration Structure:** The Program consists of one activity which provides for the Registry of the Tax Court of Canada.

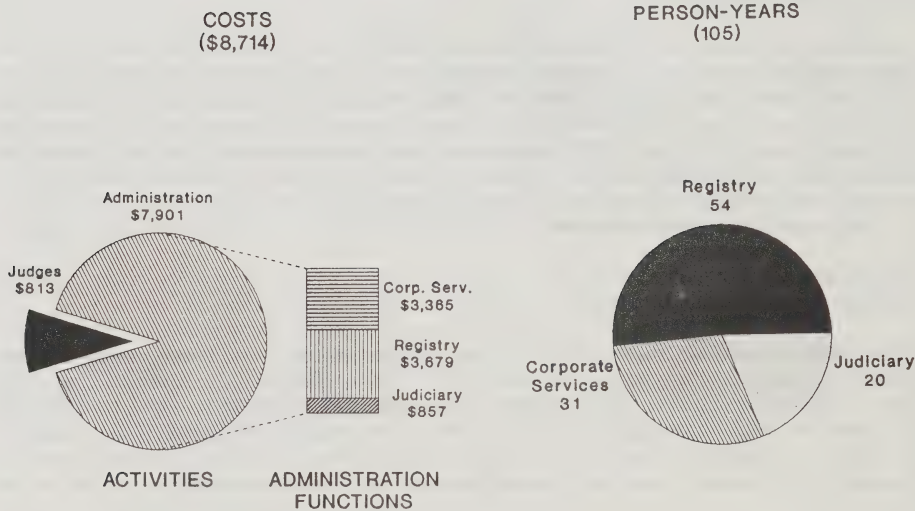
**Organization Structure:** The Court, with its headquarters located in Ottawa, now consists of the Chief Judge, the Associate Chief Judge and not more than 20 other Judges. As an aid in ensuring the expeditious hearing of appeals, the Chief Judge has authority to appoint under the Tax Court of Canada Act, with the approval of the Governor in Council, a Judge or former Judge of a superior, county or district court in Canada and a Judge or former Judge appointed under an Act of the legislature of a province, to act as a Deputy Judge of the Court. There are currently 6 Deputy Judges.

The Chief Judge is responsible for the apportionment of the work among the Judges and the assignment of individual Judges to specific sittings of the Court. The Court has its own court accommodations in Vancouver, London, Toronto, Ottawa and Montréal, and shares with the Federal Court of Canada in Edmonton, Calgary, Winnipeg and Québec City. In other locations the Court uses the facilities of the Provincial Court, where available, or leases commercial accommodation. For income tax appeals the Court sits at roughly 28 locations throughout Canada. For unemployment insurance appeals, because of the provisions of the legislation, the Court may sit in over 80 locations. This includes sitting in each province, at least once a year, and in the territories.

The Registrar, as the Deputy to the Commissioner for Federal Judicial Affairs, through complete delegation of authority under subsection 76(2) of the Judges Act, is the Deputy Head of the Registry of the Court. The Commissioner for Federal Judicial Affairs reports to the Minister of Justice. The Registrar, as the Principal Officer of the Court, is responsible for the administration of the Court.

The Registry of the Tax Court of Canada provides the Court with: hearings coordination, Court Reporters, Court Registrars, mail and messenger services, appeals processing, recorded information management, library services, advice and assistance to the litigants regarding the practice and procedures of the Court and all the other services such as: Financial Management Services, Administrative Services and Personnel Services.

**Figure 3: 1991-92 Resources by Activity (\$000)**



## C. Planning Perspective

### 1. External Factors Influencing the Program

**Legislative:** The number of Income Tax appeals received by the Tax Court of Canada has increased substantially in the past year. The increase is due to the private sector's increasing response to continuous changes to the Income Tax Act, a fact which is beyond the control of the Court. The following developments will also have a potential for significant impact not only on the volume of appeals filed but on the complexity of the appeals heard in the years to come:

- an amendment to the Tax Court of Canada Act which gave the Court additional jurisdiction. The final provisions of this additional jurisdiction were proclaimed in force on January 1, 1991;
- a further amendment to the Tax Court of Canada Act which gave the Court additional jurisdiction under the GST legislation;
- a complete revamp of the Court's Rules of Procedure; and
- the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

Changes in the Canada Pension Plan, Part IV of the Unemployment Insurance Act, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act, the Old Age Security Act, the Civilian War Pensions and Allowances Act and the War Veterans Allowance Act also have a potential for significant impact not only on the volume of appeals filed but on the complexity of the appeals heard.

### 2. Initiatives

To better serve the public under the amended legislation that was imposed upon the Tax Court of Canada under Bill C-146 and Bill C-62 the Registry of the Tax Court has undertaken numerous initiatives which will enable the Registry to be ready to implement the provisions of this legislation. Following are the initiatives which are being undertaken:

#### New

- to secure additional space at Headquarters, in Ottawa, in 1991-92 to accommodate the Judiciary comprised of 22 Judges, 2 Supernumerary Judges and the Registry of the Tax Court of Canada comprised of 105 person-years. It was planned to secure this space in 1990-91 but due to other operational requirements this was not possible. Requests for this additional space will be submitted to PWC to accommodate the current additional requirements and the additional requirements from the new GST mandate. It is anticipated that this space will be obtained, fitted-up and operational in 1991-92;
- to obtain approval and to secure additional space in London, Ontario in 1991-92 to accommodate the current requirement and the new GST mandate. It is planned to have these facilities fitted-up and operational during 1991-92;
- to commence automation during the last quarter of 1990-91, at a cost of \$36,000, the registry's file management system with the introduction of a Computer Assisted Records Management System (CARMS), with plans for full implementation by the end of 1991-92;

- to automate, during 1991-92, the Court's procurement and asset management function at a cost of \$25,000;
- to review data processing requirements during 1991-92 for Administration and Personnel Divisions and to automate these requirements by the end of 1991-92;
- to develop in-house expertise by the end of 1991-92 for the enhancement of the automated Appeals Management System (AMS). The private sector was utilized for this in the past.

#### **Update to Previous Initiatives**

- to continue to implement, during 1991-92, the additional responsibilities imposed upon the Court as a result of the amendments to the Tax Court of Canada Act. The remaining provisions of Bill C-146 and Bill C-62 were proclaimed in force on January 1, 1991;
- the Registry of the Tax Court of Canada was restructured, reorganized and the staffing of the additional 45 person-years was started in 1989-90 but due to other operational requirements and further reorganization the staffing was not completed as anticipated. It is planned to have all positions staffed by the end of 1990-91;
- to complete the set-up, during 1991-92, of a service for reporting Tax Court Judgments, in both official languages, to the practitioners and taxpayers. This system was started in 1990-91 but due to other operational requirements it was not completed as anticipated in 1990-91;
- additional space was secured for the Montréal Courtroom in 1988-89, however, due to the fact that the space was insufficient it was not fitted-up as anticipated in 1989-90, instead a temporary space was fitted-up in 1990-91 to accommodate the new mandate for January 1, 1991. Approval has now been obtained for the relocation to new premises which will be fitted-up and will become operational in 1991-92;
- additional Courtroom space was secured in Toronto in 1988-89, however, due to operational requirements the space was not fitted-up as anticipated in 1989-90, however, it is planned to have it fitted-up by the end of 1990-91;
- in 1989-90 decentralization of the Registry of the Tax Court was not in effect to Toronto, Montréal and Vancouver. The additional positions in each region were staffed in 1990-91 and the policies, procedures and systems to handle appeals under the new mandate will be established and implemented by the end of 1990-91;
- in 1989-90 an evaluation of the recommendations of the Records Management Study was performed and to date \$65,000 has been spent on this project. In 1990-91 the centralized and automated Personnel and Administration systems were designed and implemented. The project is scheduled for completion in 1991-92. Major remaining components are Finance and Operations;
- to continue the enhancement of the current E.D.P. systems, to automate the regions and to integrate all systems at Headquarters with an anticipated completion date of 1991-92;
- to fully decentralize the automated appeals process to the regional offices in Montréal, Toronto and Vancouver with an anticipated completion date of 1991-92. In 1990-91 regions were given read-only access to the Appeals Management System (AMS), however, it is planned to provide



regional update access to the AMS by the end of 1991-92;

- in 1989-90 an evaluation of the recommendations of the comprehensive E.D.P. study was performed and to date \$913,800 has been expended on this project. Some of the recommendations were implemented in 1990-91. The balance of the recommendations are scheduled for completion by 1991-92. Listed below are the recommendations which were implemented in 1990-91:
  - the automation of the Unemployment Insurance Appeals System was started in 1988-89 at a cost of \$100,000 and due to operational requirements it was not completed in 1989-90 as anticipated. Instead it will be completed in 1990-91 at an additional cost of \$75,000;
  - the Personnel Pay and Benefits System was automated at an approximate cost of \$16,900 in 1990-91 and not as originally planned for 1989-90;
  - there was a delay in the revision of the current automated Income Tax Appeals Management System to reflect changes in the new mandate and in the revised Rules of Procedure due to a delay in the publishing of the Rules of Procedures. It is now anticipated to have the revisions completed by the end of 1990-91 at a cost of \$107,000 and not \$50,000 as was previously estimated;
- to complete the set-up, during 1991-92, of a Research Unit to maintain a reference system to enable Judges of the Court easy access to the jurisprudence. This project was to be completed in 1990-91 but was delayed due to operational requirements.

#### **Completed Initiatives**

- the Court's Rules of Procedure which resulted from Bill C-146 were published in 1990-91 and were proclaimed in force on January 1, 1991;
- a full-time Manager of Computer Systems and an AMS Systems Analyst were hired to manage the computer systems.

#### **D. Program Effectiveness**

The Program is to provide appellants i.e. taxpayers with assistance and advice necessary to bring their cases before the Court. Its effectiveness can be measured in part by its responsiveness to the public and in its ability to provide them with an opportunity to have their cases heard at a location convenient to them, in the language of their choice, and within a reasonable period of time.

**Access:** With respect to appeals arising under the Income Tax Act, the Court normally sits in 28 major centres throughout Canada; however, appeals under the Unemployment Insurance Act, the Canada Pension Plan, the Old Age Security Act, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act, the War Veterans Allowance Act and the Civilian War Pensions and Allowances Act are heard in smaller communities as well. Appellants do not have to travel outside their own areas in order to have their cases heard. During the last year, 13% of the appeals related to income tax were filed in the French language and 87% of the appeals were filed in the English language. With respect to appeals arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, 54% were filed in the French language and 46% were filed in the English language. The Judges of the Court must travel to over 80 locations throughout Canada to hear those appeals.



**Expeditious Processing:** Currently, the lapsed time between the date an appeal is filed and the date on which it is heard or disposed of is not entirely within the Program's control. The time required by the appellants to prepare their cases varies, with the result that many are not prepared to proceed forthwith. The Program ensures that appeals are scheduled with dispatch and are set down for hearing in chronological order. However, with the enactment of the new legislation, deadlines will be prescribed to ensure a minimum of delay for cases where the amount in issue is \$7,000 or less. These cases will be heard and disposed of in approximately six months from the date of filing an appeal.

**Informality:** Under the amending legislation appeals from assessments or reassessments under the Income Tax Act will follow two procedures: an informal and expeditious procedure where the amount in issue is \$7,000 or less, and a general procedure in other cases. Under the informal procedure, paperwork will be kept to a minimum and, generally speaking, the rules of evidence will not be stringently applied. In cases involving larger amounts the general procedure will be analogous to that in the Federal Court of Canada - Trial Division and the rules of evidence will be applied in the ordinary way. The practice and procedures in appeals, other than those under the Income Tax Act, will be governed by other rules, for example, Tax Court of Canada Rules of Procedure (Unemployment Insurance Act).

During the last year in matters arising under the Income Tax Act, 43% of the appellants presented their own cases before the Court while 57% elected to be represented by counsel or an agent. In matters arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, the proportions were 40% and 60%, respectively. It should be pointed out that Court hearings are open to the public.

#### **E. Performance Information and Resource Justification**

The resource requirements of the Program are principally based on the following factors:

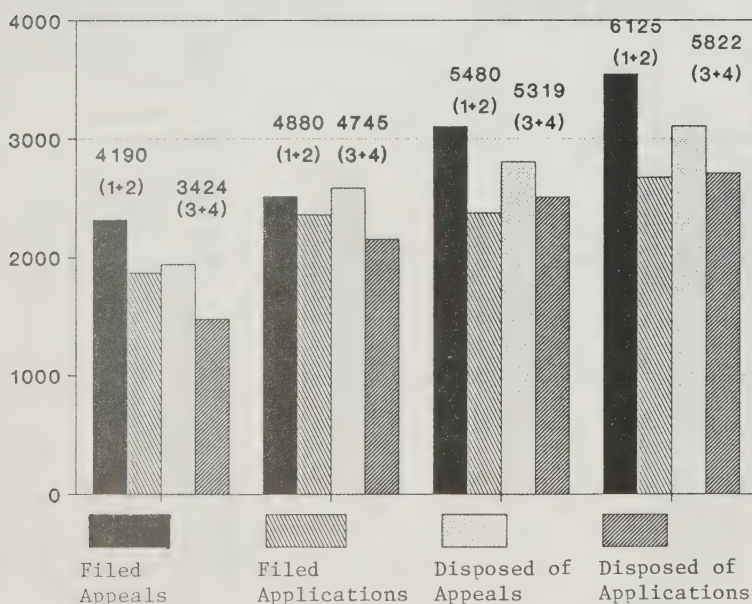
- the amount in issue of each appeal;
- the complexity of cases adjudicated;
- the number of appeals filed; and
- the number of cases heard and adjudicated.

The following figures will illustrate the workload of the Court over the past three years. Figure 4 indicates the number of appeals and applications filed and disposed of in relation to the Income Tax Act. Figure 5 provides a breakdown of this information by province. Figure 6 shows the number of appeals filed and disposed of under Part IV of the Unemployment Insurance Act by province.

To better illustrate the complexity of the Court's responsibilities, refer to Section II, Supplementary Information (pages 22-23).

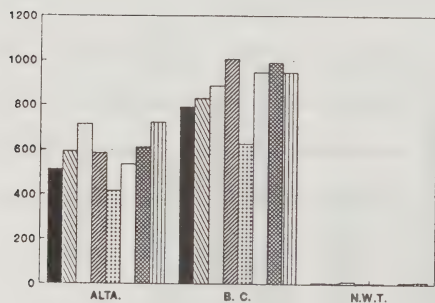
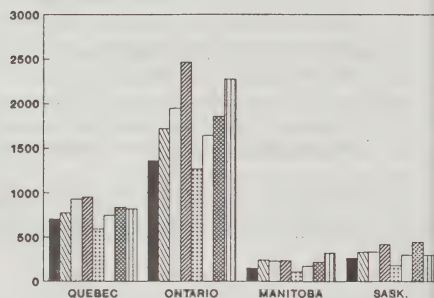
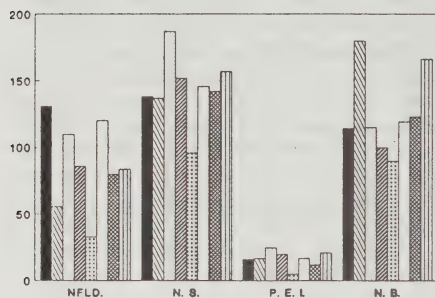
**Figure 4: Number of Taxation Appeals and Applications (Sec. 167 and 174) Filed and Disposed of in 1987, 1988, 1989 and 1990**

- 1990 is Forecast.
- Appeals disposed of in a given year were not necessarily filed during that year.
- The Tax Court of Canada was unable to dispose of all appeals and applications filed in 1989 because of a large increase in appeals filed and also due to the fact that the Court did not have its full complement of Judges. The appointment of the remaining five Judges was made in 1989-90 and 1990-91.
- The direct resources attributed to the processing of appeals and applications in 1988 totalled 33 person-years and \$1,706,001.
- The direct resources attributed to the processing of appeals and applications in 1989 totalled 45 person-years and \$2,929,601.



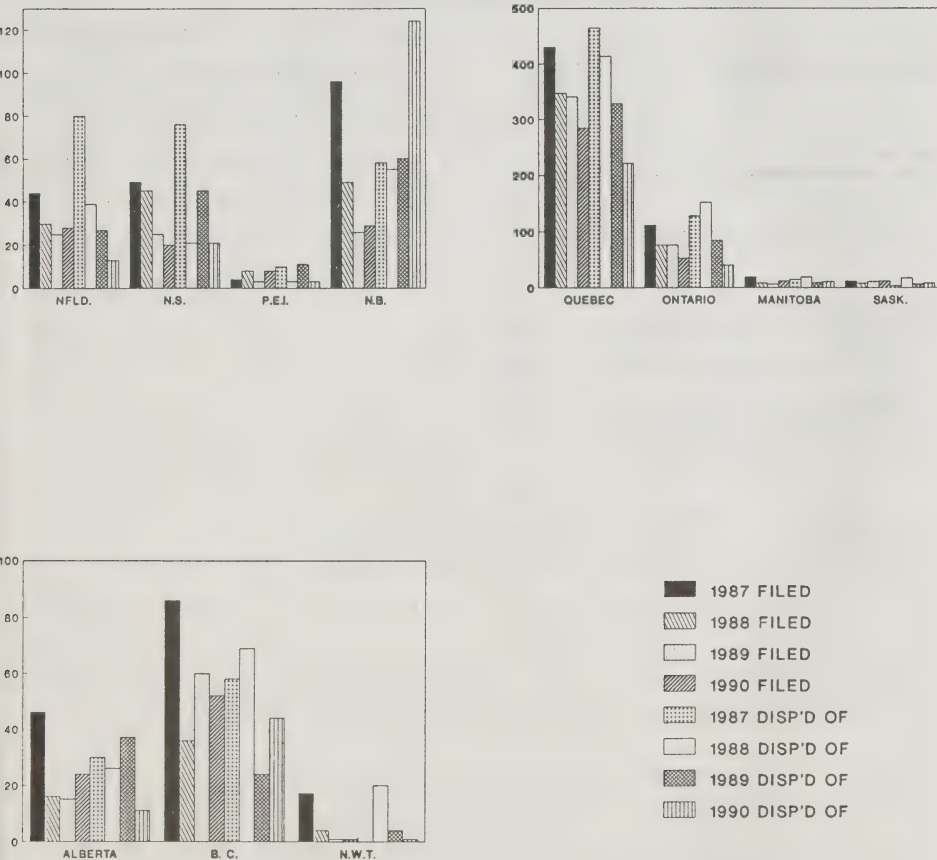
**Figure 5: Number of Taxation Appeals and Applications Filed and Disposed of, by Province in 1987, 1988, 1989 and 1990**

- 1990 is Forecast.
- Appeals disposed of in a given year were not necessarily filed during that year.



**Figure 6: Number of Unemployment Insurance Appeals Filed and Disposed of, by Province in 1987, 1988, 1989 and 1990**

- 1990 is Forecast.
- Appeals disposed of in any given year were not necessarily filed during that year.
- The direct resources attributed to the processing of appeals in 1988 totalled four person-years and \$771,016.
- The direct resources attributed to the processing of appeals in 1989 totalled four person-years and \$548,807.



## Section II Supplementary Information

### A. Profile of Program Resources

#### 1. Financial Requirements by Object

The Registry of the Tax Court of Canada financial requirements by object are presented in Figure 7.

**Figure 7: Details of Financial Requirements by Object**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Personnel			
Salaries and wages	4,968	4,724	3,178
Contributions to employee benefit plans	639	569	325
	5,607	5,293	3,503
Goods and services			
Transportation and communications	887	741	550
Information	-	72	9
Professional and special services	1,548	1,286	1,035
Rentals	70	61	48
Purchased repair and upkeep	135	480	901
Utilities, materials and supplies	366	380	309
Other subsidies and payments	-	-	-
	3,006	3,020	2,852
Total operating	8,613	8,313	6,355
Capital	101	733	1,109
	8,714	9,046	7,464



2. Personnel Requirements

Personnel expenditures account for 64% of the total expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 8.

Figure 8: Details of Personnel Requirements

	Person-Years*			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Controlled by Treasury Board				
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Management	2	2	-	59,000 - 132,700	78,540
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	33	33	23	17,470 - 72,817	44,354
Financial Administration	3	3	4	15,516 - 69,789	52,027
Personnel Administration	2	2	2	16,390 - 67,273	41,363
Computer Systems Administration	2	2	1	22,310 - 73,032	44,121
Programme Administration	1	1	1	17,470 - 72,817	-
Purchasing & Supply	1	1	-	16,292 - 68,218	-
Technical					
Social Science Support	8	8	8	16,124 - 73,716	34,947
General Technical	-	-	1	16,124 - 71,058	-
Administrative Support					
Clerical	37	37	21	16,504 - 40,509	27,986
Office Equipment	1	1	1	16,163 - 32,250	-
Secretarial	14	14	13	16,356 - 40,768	33,281
Operational					
General Services	1	1	1	16,989 - 51,984	-
	105	105	76		

	Other Person Years*			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Estimates 91-92	Forecast 90-91	Actual 89-90		
Management	-	-	2	-	-
	-	-	2		

\* Persons-Years - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule I, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person-years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

### 3. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted authorities. Figure 9 provides details of other cost items which need to be taken into account to arrive at the estimated total costs of the Program.

**Figure 9: Total Estimated Cost of the Program for 1991-92**

(thousands of dollars)	Main Estimates 1991-92	Add* Other Costs	Estimated Total Program Cost	
			1991-92	1990-91
	8,714	2,470	11,184	10,072

* Other costs of \$2,470,000 consist of:	(\$000)
● accommodation received without charge from Public Works Canada	2,271
● cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services Canada	4
● employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	195

### B. Other Information

#### 1. Additional Information on the New Mandate

The following additional information is provided to enable the reader to better appreciate the steps taken to implement the additional responsibilities imposed upon the Tax Court of Canada under Bill C-146 and to demonstrate the impact of the new mandate as it relates to the Court's organization, the increase in workload and the complexity of appeals processed.

On September 22, 1988, Bill C-146 was given Royal Assent and some sections, relating to the composition of the Court, the establishing of the Rules Committee, eligibility for supernumerary status and annuities, salaries and allowances of the Judges, were proclaimed in force on September 29, 1988. The remaining provisions were proclaimed in force on January 1, 1991 by order of the Governor in Council. This Act amended the Tax Court of Canada Act and other Acts in consequence thereof. It gave the Court exclusive original jurisdiction to hear and determine references and appeals to the Court on matters arising under the Canada Pension Plan, the Income Tax Act, the Old Age Security Act, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act and the Unemployment Insurance Act where references or appeals to the Court are provided for in those Acts. The Act

also gave the Court jurisdiction to hear and determine appeals under the War Veterans Allowance Act and the Civilian War Pensions and Allowances Act from an adjudication of the Veterans Appeal Board regarding what constitutes income for the purpose of the legislation. The amending Act also provided for an increase in the number of Judges from 12 to 18. In addition to this complement of the Tax Court, the Chief Judge has the authority to appoint 12 Deputy Judges in order to dispose of the excess workload of the Court.

With the enactment of subsection 20(1) of the amended Act the Rules of Procedure were drafted and were gazetted in 1990. With the introduction of the Rules of Procedure, the Court will be required to maintain three separate appeal systems as follows: an informal procedure where the amount at issue is \$7,000 or less or the amount of the loss that is determined under subsection 152(1.1) of the Income Tax Act and that is in issue is equal to or less than \$14,000; a general procedure in all other cases; and, a third system for the present inventory of appeals that will follow the old procedure that is, the one which is presently in force. It is anticipated that it could take two years to clear the existing inventory.

Under the new Rules of Procedure a tariff has been enacted which applies *inter alia* to the filing of an appeal under general procedure. Three different sets of fees are in place and apply on the basis of the amount in issue. Fees are also provided regarding certain proceedings which will form part of the appeal process. These fees will be collected by the Tax Court of Canada.

Under the new Rules taxpayers will be allowed to file their appeals in the regional registry where such registry exists and this will require the Court to staff these regional registries with qualified personnel who will perform duties that were formerly carried out at headquarters.

With respect to appeals to be heard under the informal procedure the Court has a statutory obligation to dispose of such appeals within approximately six months from the date of filing an appeal. This requirement will necessarily increase the demand on the coordination and planning of the appeal process for such appeals and trigger an increase in the number of personnel assigned to this administrative function.

To assist the Judiciary in the disposition of appeals a Research Unit will maintain a reference system to enable the Judges of the Court to have easy access to the jurisprudence which will emanate from its own resources and other Courts in Canada and abroad.

Because of the easy access to the Court as provided in the new Rules and also the accelerated appeal process for Informal Procedure as provided in the legislation, whereby the Court must dispose of an appeal within approximately six months from the date of its filing, it is expected that the application of these two statutory requirements will give rise to a substantial increase in the number of appeals. Other features that may contribute to an increase of such appeals under the informal procedure are the following:

- the appellant does not have to pay the tax until a decision has been rendered by the Court; and
- the Judgment of the Court will be final with no provision for an appeal. However, a party may apply under section 28 of the Federal Court of Canada Act for a review of the decision by the Appeal Division of the Federal Court. In the event the Minister applies for such a review the reasonable and proper cost of the taxpayer in respect of an application will be paid by Her Majesty the Queen in Right of Canada.

Under subsection 23(1) of the amended Tax Court of Canada Act the Court has the authority for the decentralization of the Registry of the Tax Court of Canada. This authority was implemented by virtue of the Rules of Procedure enacted by the Rules Committee created under subsection 20(1) of the Act. The decentralization necessitated a complete review of the Tax Court's present structure and reporting relationships at Headquarters and in the Regions. The result of this review is a more responsive corporate structure that will more effectively reflect the new responsibilities and processes resulting from the requirements of the amended Act and Rules of Procedure.

To better illustrate the complexity of the Court's responsibilities, the following are some of the more complex sections of the Acts over which the Court has exclusive original jurisdiction.

**Income Tax Act:** The Income Tax Act is complex legislation which has direct and significant effect on the Program. The resource requirements of the Program are principally based on the volume of actions filed and their individual complexity.

For easy reference, and in order to enable one to better understand the Court's responsibilities in income tax litigation, the purport of these sections of the Income Tax Act is as follows:

**Applications Under Section 167:** This is an application which may be made to the Tax Court of Canada for an order extending the time within which a Notice of Objection may be served or an appeal instituted and the Court may, if in its opinion the circumstances of the case are such that it would be just and equitable to do so, make an order extending the time for objecting or appealing and may impose such terms as it deems just.

**Applications Under Section 174:** Where the Minister of National Revenue is of the opinion that a question of law, fact or mixed law and fact arising out of one and the same transaction or occurrence or series of transactions or occurrences is common to assessments or proposed assessments in respect of two or more taxpayers, he may apply to the Tax Court of Canada for a determination of the question. If the Court is satisfied that the determination will affect assessments or proposed assessments in respect of two or more taxpayers who have been served with a copy of the application and who are named in the determination to be made, it may determine the question in such a manner as it deems appropriate if no appeal from the assessment has been made or, if a taxpayer has appealed, it may join a party to any appeal and proceed to determine the question. The determination, when made, is final and conclusive.

**Appeals Under Section 169:** Where a taxpayer has served Notice of Objection to an assessment, he may appeal to the Tax Court of Canada to have the assessment vacated or varied.

**Part IV of the Unemployment Insurance Act:** The Court was granted legislative authority and commenced hearing and determining appeals on matters arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act on September 30, 1983.

Appeals to the Tax Court of Canada are commenced by filing with the Registrar of the Court, within the time prescribed by subsection 70(1) of the Unemployment Insurance Act, a Notice of Appeal against a determination by, or a decision on an appeal to the Minister of National Revenue under section 61 of the said Act. For easy reference, and in order for one to better understand the Court's responsibilities in unemployment insurance litigation, the relevant subsections of the Unemployment Insurance Act are as follows:



**Determination of Questions Under Subsection 61(1):** Where any question arises under this Act as to whether a person is required to make a payment of an employee's premium, or an employer's premium, or as to the amount of any such premium, in a year, (a) the person concerned may, on or before the 30th day of April in the immediately following year, apply to the Minister to determine the question; or (b) the Minister on his own initiative may at any time determine the question.

**Appeal Under Subsection 61(2):** Where the Minister has assessed an employer for an amount payable by him under this Act, the employer may appeal to the Minister for a reconsideration of the assessment, either as to whether any amount should be assessed as payable or as to the amount so assessed, within 90 days of the day of mailing of the Notice of Assessment.

**Questions Re Insurable Employment Under Subsection 61(3):** Where any question arises in relation to a claim for benefit under this Act whether (a) any person is or was employed in insurable employment, or (b) a person is the employer of any insured person, the Commission may at any time, and such person or the employer or purported employer of such person may within 90 days after the decision of the Commission is notified to him, apply to the Minister for determination of the question.



## **C. Topical Index - Tax Court of Canada**

	Page
Bill C-62 and Bill C-146	6, 11-13, 20-22
Organization Structure	9
Responsibilities of the Tax Court of Canada - changes	9, 20-22
Jurisdiction	9, 20-22
Resources by Activity	10
Income Tax Appeals and Applications Filed (1987-1990)	15-16
Unemployment Insurance Appeals Filed (1987-1990)	17
Complex legislation to be interpreted by the Judges of the Court	22-23

Page	
6, 11 à 13, 21 et 22	Projets de loi C-62 et C-146
9 et 10	Organisation
9, 20 à 22	Responsabilités conférées à la Cour canadienne de l'impôt - modifications
9, 20 à 22	Compétence
10	Ressources par activité
15 et 16	Appels et demandes portant sur des litiges fiscaux déposés (1987 à 1990)
17	Appels interjetés en matière d'assurance-chômage (1987 à 1990)
22 et 23	Complexité des lois laissée à l'interprétation des juges de la Cour

Appel interjeté en vertu de l'article 169: Lorsqu'un contribuable a signifié un avis d'opposition à une cotisation, il peut interjeter appel auprès de la Cour canadienne de l'impôt, pour faire annuler ou modifier la cotisation.

**Partie IV de la Loi sur l'assurance-chômage:** La Cour a reçu le pouvoir législatif nécessaire et a commencé à entendre et à décider des appels interjetés en vertu de la partie IV de la Loi sur l'assurance-chômage le 30 septembre 1983.

Pour introduire un appel relatif à l'assurance-chômage devant la Cour canadienne de l'impôt, l'appelant doit en premier lieu déposer auprès du greffier de la Cour, dans le délai prescrit au paragraphe 70(1) de la Loi sur l'assurance-chômage, un avis d'appel d'une décision sur appel au ministre du Revenu national ou du règlement de la question par le ministre en vertu de l'article 61 de ladite Loi. Afin que les lecteurs comprennent mieux les responsabilités de la Cour dans les litiges en matière d'assurance-chômage, ils trouveront ci-dessous des extraits des articles de la Loi sur l'assurance-chômage.

**Règlement des questions en vertu du paragraphe 61(1):** Lorsque se pose, en vertu de la présente loi, la question de savoir si une personne doit verser une cotisation ouvrière ou patronale ou quel devrait être le montant d'une telle cotisation, au cours d'une année, a) la personne intéressée peut, au plus tard le 30 avril de l'année suivante, demander au ministre de régler la question; ou b) le ministre peut, de sa propre initiative, régler la question à n'importe quel moment.

**Appel interjeté en vertu du paragraphe 61(2):** Lorsque le ministre a évalué une somme payable par un employeur en vertu de la présente loi, l'employeur peut, dans les 90 jours de la date d'expédition par la poste de l'avis d'évaluation, demander au ministre de reconsidérer l'évaluation, quant à la question de savoir s'il y a matière à évaluation ou quel devrait être le montant de l'évaluation.

**Question au sujet de l'emploi assurable en vertu du paragraphe 61(3):** Lorsque se pose, au sujet d'une demande de prestations faite en vertu de la présente loi, la question de savoir a) si une personne exerce ou a exercé un emploi assurable, ou b) si une personne est l'employeur d'un assuré, il est loisible à la Commission, à tout moment, et à cette personne ou à l'employeur ou à la personne présentée comme étant l'employeur de cette personne, dans les 90 jours qui suivent le moment où la décision de la Commission leur est notifiée, de demander au ministre de régler la question.

la loi obligeant la Cour à prononcer une décision dans un délai d'environ six mois suivant la date de dépôt de l'appel, il est prévu que l'application de ces deux conditions légales occasionnera une augmentation substantielle du nombre d'appels. Voici d'autres facteurs pouvant contribuer à un accroissement de ces appels assujettis à la procédure informelle:

- l'appelant ne déboursera l'impôt qu'une fois la décision rendue par la Cour;

- le jugement de la Cour sera sans appel. Une partie peut, cependant, interjeter appel d'une décision devant la Cour d'appel fédérale en vertu de l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale du Canada. Lorsque le ministre sollicite cette révision, le coût normal d'une telle demande pour le contribuable sera acquitté par Sa Majesté la Reine du chef du Canada.

Le paragraphe 23(1) de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt modifiée permet à la Cour de décentraliser son Greffe. Ce pouvoir lui a été conféré par les Règles de procédures adoptées par le comité des règles créé conformément au paragraphe 20(1) de la Loi. La décentralisation a nécessité une révision complète de la structure actuelle de la Cour canadienne de l'impôt et des rapports hiérarchiques concernant l'Administration centrale et les régions. Cette révision a eu pour conséquence une structure ministérielle mieux adaptée qui reflètera davantage les nouvelles responsabilités et les procédures découlant des exigences de la Loi et des Règles de procédure modifiées.

En vue de mieux illustrer la complexité des responsabilités de la Cour, voici quelques-uns des articles de lois les plus complexes sur lesquels la Cour a compétence exclusive.

**Loi de l'impôt sur le revenu:** La complexité de la Loi de l'impôt sur le revenu conditionne directement le Programme. Les ressources nécessaires au Programme dépendent surtout du nombre d'actions intentées et de la complexité de chacune d'elles.

Afin que les lecteurs comprennent mieux les responsabilités de la Cour dans les litiges de nature fiscale, ils trouveront ci-dessous des extraits portant sur des articles de la Loi de l'impôt sur le revenu.

**Demande présentée en vertu de l'article 167:** Il s'agit d'une demande qui peut être faite à la Cour canadienne de l'impôt en vue d'obtenir une ordonnance prolongeant le délai dans lequel un avis d'opposition peut être signifié ou un appel interjeté, et la Cour canadienne de l'impôt peut, si, à son avis, les circonstances du cas sont telles qu'il serait juste et équitable de le faire, rendre une ordonnance prolongeant le délai d'opposition ou d'appel et imposer les conditions qu'elle estime justes.

**Demande présentée en vertu de l'article 174:** Lorsque le ministre du Revenu national est d'avis qu'une même transaction ou un même événement ou qu'une même série de transactions ou d'événements a donné naissance à une question de droit, de fait ou de droit et de fait qui se rapporte à des cotisations ou à des cotisations éventuelles relatives à deux ou plusieurs contribuables, il peut demander à la Cour canadienne de l'impôt de se prononcer sur la question. Lorsque la Cour est convaincue que la décision influera sur des cotisations ou des cotisations éventuelles intéressant deux ou plusieurs contribuables à qui une copie de la demande a été signifiée et qui sont nommés dans la décision à rendre, la Cour peut statuer sur la question de la façon qu'elle juge appropriée si la cotisation n'a fait l'objet d'aucun appel ou, si un contribuable s'est pourvu en appel, elle pourra grouper une partie dans cet appel et entreprendre de statuer sur la question. La décision rendue est finale et définitive.

touchant la composition de la Cour, l'établissement du comité des règles, l'admissibilité à la qualité de juge surnuméraire, les pensions, les traitements et les indemnités des juges ont été proclamés le 29 septembre 1988. Les autres dispositions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1991 par décret du gouverneur en conseil. Cette loi modifie la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt et d'autres lois en conséquence. Elle confie à la Cour la compétence exclusive voulue pour entendre les renvois et les appels portés devant elle sur les questions découlant de l'application du Régime de pensions du Canada, de la Loi de l'impôt sur le revenu, de la Loi sur la sécurité de la vieillesse, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers et de la Loi sur l'assurance-chômage, dans la mesure où ces lois prévoient un droit de renvoi ou d'appel devant elle. De plus, cette loi confie à la Cour la compétence voulue pour entendre les appels portés devant elle en application de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, lorsqu'une décision est rendue par le Tribunal d'appel des anciens combattants sur ce qui constitue un revenu aux fins de la loi. La Loi modificative permettrait également d'accroître le nombre de juges de 12 à 18. En plus de cet effectif de la Cour canadienne de l'impôt, le juge en chef a le pouvoir de nommer 12 juges suppléants lorsque la charge de travail de la Cour est trop lourde.

Par suite de la promulgation du paragraphe 20(1) de la Loi modifiée, les Règles de procédure ont été révisées et publiées dans la Gazette du Canada en 1990. En raison de l'adoption des Règles de procédure, la Cour devra conserver trois systèmes distincts d'appel, à savoir: une procédure informelle lorsque le montant en litige est égal ou inférieur à 7 000 \$ ou lorsque le montant de la perte qui est déterminé en vertu du paragraphe 152(1.1) de la Loi de l'impôt sur le revenu est égal ou inférieur à 14 000 \$; une procédure générale dans les autres cas; et un troisième système en ce qui a trait à l'arrière des appels qui sont régis par l'ancienne procédure actuellement en vigueur. Il est prévu que cet arrière sera éliminé d'ici les deux prochaines années.

Le tarif qui a été adopté, conformément aux nouvelles Règles de procédure, s'applique notamment au dépôt d'un appel selon la procédure générale. Trois catégories de frais sont en vigueur et s'appliquent selon le montant en litige. Les frais sont également prévus relativement à certains actes de procédure qui feront partie du traitement des appels. Ces frais seront perçus par la Cour canadienne de l'impôt.

Les nouvelles Règles proposées permettront aux contribuables de déposer leur appel au greffe régional existant, ce qui nécessitera l'embauche de fonctionnaires qualifiés dans ces bureaux. Ce personnel exécutera les fonctions qui étaient auparavant accomplies au sein de l'Administration centrale.

En ce qui a trait aux appels qui seront entendus conformément à la procédure informelle, la Cour est légalement tenue de régler ces appels dans un délai d'environ six mois suivant la date de leur dépôt. Cette exigence nécessitera une meilleure coordination et planification concernant le traitement des appels ainsi qu'une augmentation du personnel assigné à cette fonction administrative.

Afin d'aider les services judiciaires à trancher les appels, une section de recherches tiendra à jour un système de renvoi en vue de faciliter aux juges de la Cour l'accès à la jurisprudence constituée de ses propres décisions et de celles d'autres tribunaux au Canada et à l'étranger.

Étant donné que la Cour est facilement accessible, comme le prévoient les nouvelles Règles proposées, et que le traitement des appels assujettis à la procédure informelle sera plus rapide,



du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes "autorisées".

Les "autres" années-personnes ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulguées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

**Nota:** Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1er octobre 1990. La colonne visant l'échelle des traitements indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influencer sur la comparaison des moyennes entre les années.

### 3. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Programme ne comprend que les dépenses qui doivent être imputées sur ses crédits votés. Le tableau 9 présente d'autres éléments de coût dont il faut tenir compte pour établir le coût total estimatif du Programme.

Tableau 9: Coût total du Programme pour 1991-1992

(en milliers de dollars)		Budget principal 1991-1992	plus* coûts autres 1991-1992	Coût total estimatif du Programme 1990-1991
		8 714	2 470	11 184
				10 072

\* Les autres coûts de 2 470 000 \$ comprennent:

- Locaux fournis sans frais par Travaux publics 2 271
- Emission des chèques et autres services comptables fournis sans frais par Approvisionnements et Services 4
- Avantages sociaux des employés constitués de la contribution de l'employeur aux primes des régimes d'assurance et des frais payés par le Secrétaire du Conseil du Trésor 195

### B. Autres renseignements

#### 1. Renseignements additionnels sur le nouveau mandat

Les renseignements supplémentaires suivants permettront au lecteur de mieux comprendre les mesures prises pour donner suite aux responsabilités supplémentaires imposées à la Cour canadienne de l'impôt par le projet de loi C-146 et illustrent les répercussions du nouveau mandat en ce qui a trait à l'organisation de la Cour, à l'augmentation de la charge de travail et à la complexité des appels traités.

Le projet de loi C-146 a reçu la sanction royale le 22 septembre 1988 et certains articles 20 (Cour canadienne de l'impôt)

## 2. Besoins en personnel

Les dépenses en personnel représentent 64 % des dépenses totales du Programme. Un aperçu des besoins en personnel du Programme est présenté au tableau 8.

**Tableau 8 : Détail des besoins en personnel**

	Années-personnes*				Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992
	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Echelle des traitements actuelle	
<b>Gestion</b>	2	2	-	59 000 - 132 700	78 540
<b>Administration et service extérieur</b>					
Services administratifs	33	33	23	17 470 - 72 817	44 354
Gestion des finances	3	3	4	15 516 - 69 789	52 027
Gestion du personnel	2	2	2	16 390 - 67 273	41 363
Gestion des systèmes informatiques	2	2	1	22 310 - 73 032	44 121
Administration des programmes	1	1	1	17 470 - 72 817	-
Achat et approvisionnement	1	1	-	16 292 - 68 218	-
<b>Technique</b>					
Soutien des sciences sociales	8	8	8	16 124 - 73 716	34 947
Techniciens divers	-	-	1	16 124 - 71 058	-
<b>Soutien administratif</b>					
Commissaires	37	37	21	16 504 - 40 509	27 986
Mécanographie	1	1	1	16 163 - 32 250	-
Secrétariat	14	14	13	16 356 - 40 768	33 281
<b>Exploitation</b>					
Services divers	1	1	1	16 989 - 51 984	-
<b>Cadre supérieur</b>	-	-	-	-	-
	-	-	2	-	-

\* L'expression "années-personnes" désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou à l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, normes pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les années-personnes contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministères nommé en vertu de l'article 39 de la loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle

Section II  
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 7 montre les dépenses par article du Greffe de la Cour canadienne de l'impôt.

Tableau 7: Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			Budget des	Prévu	Réel
			1991-1992	1990-1991	1989-1990
Biens et services	Personnel	4 968	4 724	3 178	3 325
	Traitements et salaires				
	Contributions aux régimes				
	d'avantages sociaux des employés	639	569	325	
	Total des dépenses de fonctionnement	5 607	5 293	3 503	
	Transports et communications	887	741	550	
	Information	-	72	9	
	Services professionnels et spéciaux	1 548	1 286	1 035	
	Location	70	61	48	
	Achat de services de réparation et d'entretien	135	480	901	
Capital	Services publics, fournitures et approvisionnements	366	380	309	
	Autres subventions et paiements	-	-	-	
	Total des dépenses de fonctionnement	8 613	8 313	6 355	
			3 006	3 020	2 852
			8 714	9 046	7 464

Tableau 6: Nombre d'appels déposés et règles en matière d'assurance-chômage, selon les provinces, en 1987, 1988, 1989 et 1990

- 1990 est prévu.
- Les appels règles durant une année donnée n'ont pas été nécessairement déposés au cours de ladite année.
- Les ressources attribuées directement au traitement des appels en 1988 s'élevaient à quatre années-personnes et à 771 016 \$.
- Les ressources attribuées directement au traitement des appels en 1989 s'élevaient à quatre années-personnes et à 548 807 \$.

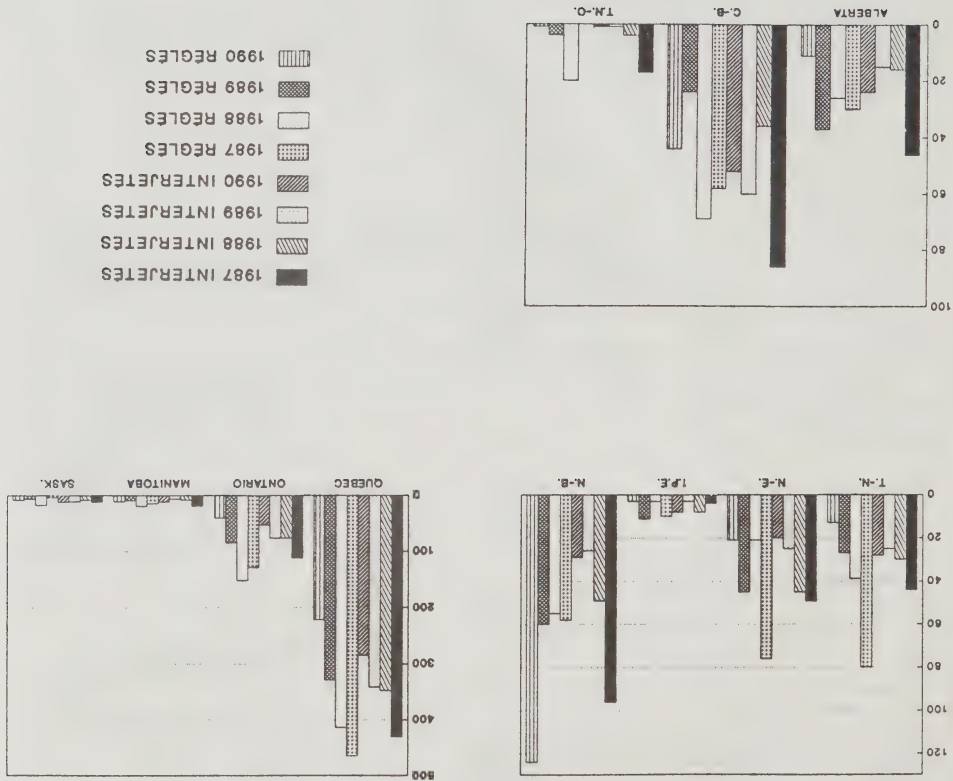
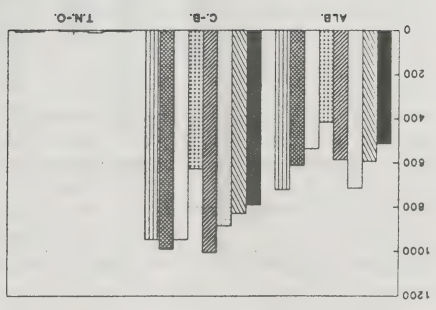
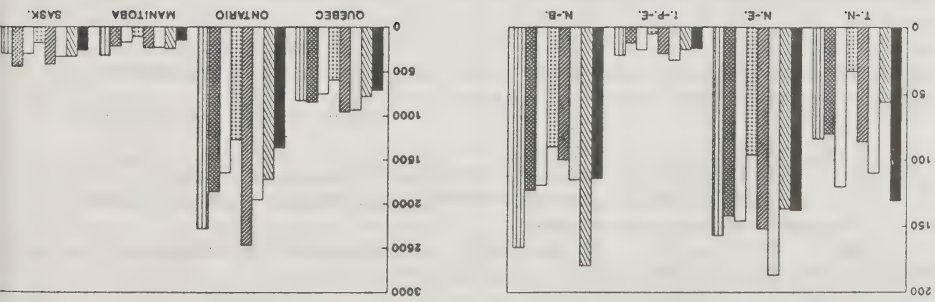


Tableau 5: Nombre d'appels et de demandes portant sur des litiges fiscaux déposés et régies, selon les provinces, en 1987, 1988, 1989 et 1990

- 1990 est prévu.
- Les appels régies durant une année donnée n'ont pas été nécessairement déposés au cours de ladite année.





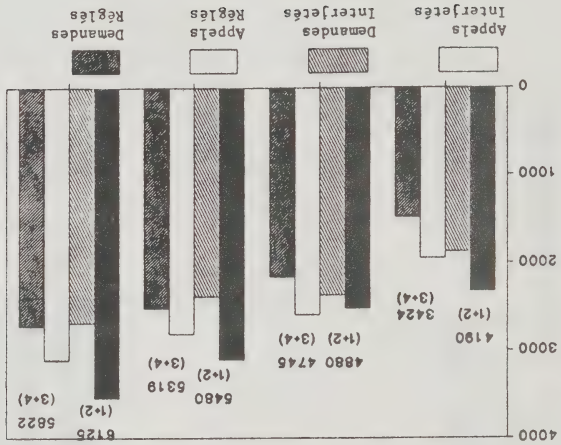
● le nombre d'appels entendus et jugés.

Les chiffres suivants reflètent la charge de travail de la Cour au cours des trois dernières années. Le tableau 4 indique le nombre d'appels et de demandes déposés, portant sur des litiges fiscaux. Le tableau 5 présente ces renseignements selon les provinces. Le tableau 6 illustre le nombre d'appels déposés et réglés en vertu de la partie IV de la Loi sur l'assurance-chômage selon les provinces.

En vue de mieux illustrer la complexité en ce qui a trait aux responsabilités de la Cour, voir section II, Renseignements supplémentaires (pages 22 et 23).

**Tableau 4: Nombre d'appels et de demandes portant sur des litiges fiscaux (art. 167 et 174) déposés et réglés en 1987, 1988, 1989 et 1990**

- 1990 est prévu.
- Les appels réglés durant une année donnée n'ont pas été nécessairement déposés au cours de ladite année.
- La Cour canadienne de l'impôt n'a pu régler tous les appels et toutes les demandes déposés en 1989, étant donné que les appels interjetés ont augmenté de façon considérable et que son effectif était incomplet. Les cinq autres juges ont été nommés en 1989-1990 et en 1990-1991.
- Les ressources attribuées directement au traitement des appels et des demandes en 1988 s'élevaient à 33 années-personnes et à 1 706 001 \$.
- Les ressources attribuées directement au traitement des appels et des demandes en 1989 s'élevaient à 45 années-personnes et à 2 929 601 \$.



de choisir l'endroit où il leur convient de faire entendre leur cause dans un délai raisonnable et dans la langue officielle de leur choix.

**Accessibilité:** En ce qui concerne les appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, la Cour siège normalement dans 28 grands centres partout au Canada; toutefois, les appels interjetés en vertu de la Loi sur l'assurance-chômage, du Régime de pensions du Canada, de la Loi sur la sécurité de la vieillesse, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers, de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils sont également entendus dans des petites localités. Les appelants n'ont pas à se déplacer à l'extérieur de leur région pour faire entendre leur cause. Durant les 12 derniers mois, 13 % des appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu l'ont été en français et 87 % en anglais. En ce qui a trait aux appels interjetés en vertu de la Loi sur l'assurance-chômage, 54 % des appels ont été interjetés en français et 46 % en anglais. Pour entendre ces appels, les Juges de la Cour doivent se déplacer dans plus de 80 endroits au Canada.

**Rapidité:** À l'heure actuelle, le Programme n'est pas pleinement responsable des délais entre la date où l'appel est interjeté et celle où il est entendu et réglé; les appelants n'ont pas tous besoin de la même période de temps pour préparer leur cause et plusieurs d'entre eux ne peuvent pas présenter leur cause de façon immédiate. Le Programme s'assure que les appels sont immédiatement mis au rôle et fixés pour audition selon l'ordre chronologique. Cependant, en vertu de la nouvelle Loi, des échéances seront prescrites pour limiter les retards dans les causes où le montant en litige est égal ou inférieur à 7 000 \$. Ces causes seront entendues et réglées dans un délai d'environ six mois de la date où un appel a été déposé.

**Absence de formalités:** Selon la Loi modifiée, les appels des cotisations ou des nouvelles cotisations en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu pourront être entendus selon deux procédures: une procédure informelle et rapide lorsque le montant en litige est égal ou inférieur à 7 000 \$, et une procédure générale dans les autres cas. Selon la procédure informelle, il y aura moins d'écritures et les règles de preuve ne seront pas appliquées de façon stricte. En ce qui concerne les causes où le montant en litige est substantiel, la procédure générale sera similaire à celle utilisée à la Section de première instance de la Cour fédérale du Canada et les règles de preuve seront appliquées de façon habituelle. Pour les appels autres que ceux découlant de la Loi de l'impôt sur le revenu, d'autres règles de pratique et de procédure s'appliqueront, par exemple les Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur l'assurance-chômage.

Durant ces 12 derniers mois, en ce qui a trait aux causes interjetées en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, 41 % des appelants ont présenté leur propre cause devant la Cour et 59 % ont choisi de se faire représenter par un avocat ou un mandataire. Pour ce qui est des causes relatives à la partie IV de la Loi sur l'assurance-chômage, les proportions sont de 45 % et de 55 % respectivement. Il faut souligner que les audiences de la Cour sont ouvertes au public.

## E. Données sur le rendement et justification des ressources

Les besoins en ressources du Programme sont fondés principalement sur les facteurs suivants:

- le montant en litige de chaque appel;
- la complexité des causes jugées;
- le nombre d'appels interjetés;

14 (Cour canadienne de l'impôt)

Les autres éléments principaux de ce système sont les finances et les opérations;

- continuer à améliorer les systèmes du traitement électronique des données en cours, automatiser les bureaux régionaux et intégrer tous les systèmes à l'Administration centrale, la date d'achèvement étant prévue pour 1991-1992;

- décentraliser complètement le traitement automatisé des appels dans les bureaux régionaux de Montréal, Toronto et Vancouver, la date d'achèvement étant prévue pour 1991-1992. En 1990-1991, les bureaux régionaux avaient un accès limité (consultation seulement sans mise à jour) au système de gestion des appels (SGA), mais il est prévu de leur donner accès (avec mise à jour) audit SGA d'ici la fin de 1991-1992;

- une évaluation des recommandations de l'étude détaillée portant sur le traitement électronique des données a été effectuée en 1989-1990 et, jusqu'à ce jour, un montant de 913 800 \$ a été dépensé pour ce projet. Certaines des recommandations ont été mises en application en 1990-1991. Les autres recommandations sont censées être complétées d'ici 1991-1992. Voici la liste des recommandations qui ont été mises en application en 1990-1991:

- l'automatisation du système des appels en matière d'assurance-chômage a été entreprise en 1988-1989 au coût de 100 000 \$ et en raison des besoins opérationnels, elle n'a pas été complétée en 1989-1990 comme prévu. Elle le sera plutôt en 1990-1991 au coût additionnel de 75 000 \$;

- le système de la rémunération et des avantages sociaux du personnel a été automatisé au coût approximatif de 16 900 \$ en 1990-1991 et non en 1989-1990 comme il avait été prévu initialement;

- la révision de l'actuel système automatisé de gestion des appels en matière d'impôt sur le revenu qui vise à refléter les changements apportés au nouveau mandat et aux Règles de procédure a été retardée parce que la publication desdites Règles a elle-même été retardée. On prévoit maintenant que la révision sera complétée d'ici la fin de 1990-1991 au coût de 107 000 \$ et non de 50 000 \$ comme il avait été estimé antérieurement;

- mettre sur pied, au cours de 1991-1992, une section de recherches qui tiendra à jour un système de renvoi en vue de faciliter aux juges de la Cour l'accès à la jurisprudence. Ce projet devait être complété en 1990-1991 mais il a été retardé en raison des besoins opérationnels.

## Initiatives réalisées

- Les Règles de procédure de la Cour, qui faisaient suite au projet de loi C-146, ont été publiées en 1990-1991 et sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1991;
- un gestionnaire à temps plein des systèmes informatiques et un programmeur analyste du SGA ont été embauchés pour administrer les systèmes informatiques.

## D. Efficacité du Programme

Le Programme fournit aux appelants, c'est-à-dire les contribuables, l'aide et les conseils nécessaires pour présenter leur cause devant la Cour. L'efficacité de la Cour se mesure en partie par l'attention qu'elle porte aux membres du public et par sa capacité de permettre à ces derniers



- commencer à automatiser, durant le dernier trimestre de 1991-1992, au coût de 36 000 \$, le système de gestion des dossiers du greffe en introduisant un système de gestion des dossiers assisté par ordinateur (SGDAO) dont la mise en application est prévue d'ici la fin de 1991-1992;
- automatiser, au cours de l'exercice 1991-1992, la gestion des approvisionnements et des biens de la Cour au coût de 25 000 \$;
- examiner les besoins relatifs au traitement des données au cours de 1991-1992 pour les divisions de l'administration et de l'administration du personnel et automatiser ces besoins d'ici 1991-1992;

- former des experts sur place d'ici la fin de 1991-1992 en vue d'améliorer le système de gestion des appels (SGA). On avait recours au secteur privé dans le passé à cette fin.

## Etat des initiatives antérieures

- continuer à assumer, au cours de 1991-1992, les responsabilités accrues confiées à la Cour par suite des modifications apportées à la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt. Les autres dispositions des projets de loi C-146 et C-62 ont été promulguées le 1<sup>er</sup> janvier 1991;
- la Greffe de la Cour canadienne de l'impôt a été restructurée, réorganisée et le processus de dotation des 45 années-personnes additionnelles a commencé en 1989-1990 mais en raison d'autres besoins opérationnels et d'une nouvelle réorganisation, ce processus n'a pas été complété comme prévu. On prévoit que les postes seront tous dotés d'ici la fin de 1990-1991;

- mettre sur pied, au cours de 1991-1992, un service de publication des jugements de la Cour canadienne de l'impôt, dans les deux langues officielles, à l'intention des praticiens et des contribuables. Ce système a été mis sur pied en 1990-1991 mais en raison d'autres besoins opérationnels, il n'a pu être complété comme prévu en 1990-1991;

- un espace additionnel a été obtenu pour la salle d'audience à Montréal en 1988-1989, mais à cause du fait que cet espace était insuffisant, il n'a pu être aménagé comme prévu en 1989-1990; c'est pourquoi un espace temporaire a été aménagé en 1990-1991 afin de répondre aux exigences du nouveau mandat en date du 1<sup>er</sup> janvier 1991. La réinstallation des nouveaux locaux est maintenant approuvée et ceux-ci seront aménagés et deviendront opérationnels en 1991-1992;

- un espace additionnel a été obtenu pour la salle d'audience à Toronto en 1988-1989 mais en raison des besoins opérationnels, cet espace n'a pas été aménagé comme prévu en 1989-1990 mais il le sera en 1990-1991;

- il n'y a pas eu de décentralisation du Greffe de la Cour canadienne de l'impôt en 1989-1990 à Toronto, Montréal et Vancouver. Dans chaque région, les postes additionnels ont été dotés en 1990-1991 et les politiques, procédures et systèmes de traitement des appels sous le régime du nouveau mandat seront établis et mis en application d'ici la fin de 1990-1991;

- une évaluation des recommandations de l'étude portant sur la gestion des documents a été effectuée en 1989-1990 et, jusqu'à ce jour, un montant de 65 000 \$ a été dépensé pour ce projet. Les systèmes centralisés et automatisés du personnel et de l'administration ont été conçus et mis en application en 1990-1991. Le projet est censé être complété en 1991-1992.

## C. Perspective de planification

### 1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

**Cadre législatif:** Le nombre d'appels interjetés en matière d'impôt sur le revenu reçus par la Cour canadienne de l'impôt a augmenté de façon considérable au cours de l'année dernière. Cette augmentation est due à l'augmentation des réactions du secteur privé aux modifications continues apportées à la Loi de l'impôt sur le revenu, circonstance qui est indépendante de la volonté de la Cour. Les changements suivants pourraient avoir des conséquences sérieuses, non seulement sur le nombre d'appels interjetés, mais également sur la complexité des appels entendus au cours des prochaines années:

- une modification à la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt qui confère à celle-ci des pouvoirs additionnels. Les dispositions finales qui accordent ces pouvoirs additionnels ont été promulguées le 1<sup>er</sup> janvier 1991;
- une modification additionnelle à la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt qui a accordé à cette dernière des pouvoirs additionnels en vertu de la loi sur la TPS;
- une refonte complète des Règles de procédure de la Cour;

- la Charte canadienne des droits et libertés.

Les modifications apportées au Régime de pensions du Canada, à la partie IV de la Loi sur l'assurance-chômage, à la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers, à la Loi sur la sécurité de la vieillesse, à la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils et à la Loi sur les allocations aux anciens combattants pourraient également avoir des conséquences sérieuses, non seulement sur le nombre d'appels interjetés, mais également sur la complexité des appels entendus.

### 2. Initiatives

Afin de mieux servir le public dans le cadre des modifications législatives applicables à la Cour canadienne de l'impôt en vertu du projet de loi C-146 et du projet de loi C-62, le Greffe de la Cour canadienne de l'impôt a pris de nombreuses mesures qui lui permettront d'être prêt à mettre en oeuvre ces dispositions législatives. Voici les mesures qui seront prises:

### Points nouveaux

- obtenir de l'espace additionnel pour l'Administration centrale, à Ottawa, en 1991-1992, en vue d'accueillir les services judiciaires constitués de 22 juges et de deux juges surnuméraires, ainsi que le Greffe de la Cour canadienne de l'impôt composé de 105 années-personnes. Il avait été prévu d'obtenir cet espace en 1990-1991 mais cela n'a pas été possible en raison d'autres besoins opérationnels. Les demandes visant à obtenir cet espace additionnel seront soumises à TPC afin de répondre aux besoins additionnels actuels et à ceux qui découleront du nouveau mandat lié à la TPS. On prévoit que cet espace sera obtenu, aménagé et opérationnel en 1991-1992;

- obtenir l'autorisation d'utiliser un espace additionnel à London (Ontario) en 1991-1992 afin de répondre aux besoins actuels et au nouveau mandat découlant de la TPS. On prévoit que ces installations seront aménagées et opérationnelles au cours de l'exercice 1991-1992;



Cour. Il y a maintenant 6 juges suppléants.

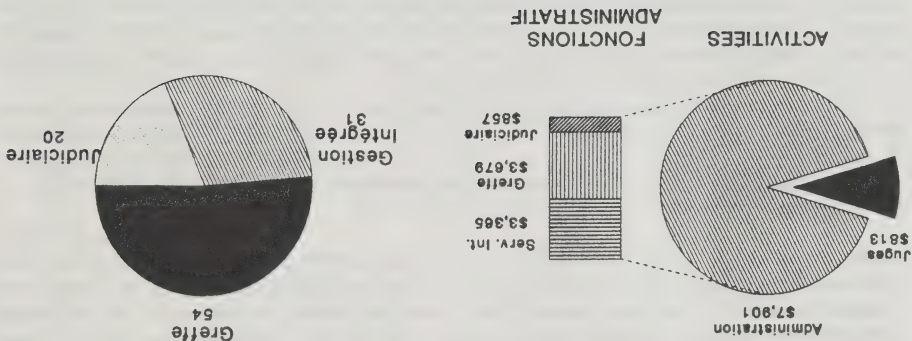
Le juge en chef est la personne responsable de la répartition du travail entre les juges et de l'affectation de chaque juge pour chacune des séances de la Cour. La Cour a ses propres bureaux à Vancouver, à London, à Toronto, à Ottawa et à Montréal. De plus, elle partage des bureaux avec la Cour fédérale du Canada à Edmonton, à Calgary, à Winnipeg et à Québec. Dans d'autres endroits, la Cour utilise les installations de la Cour provinciale lorsqu'elles sont disponibles, ou loue à bail des locaux commerciaux. En ce qui a trait aux appels interjetés en vertu de la Loi sur le règlement des différends, la Cour siège à environ 28 endroits partout au pays. Pour ce qui est des appels relatifs à l'assurance-chômage, les dispositions législatives permettent à la Cour de siéger à plus de 80 endroits (dans chacune des provinces), au moins une fois par année, et dans les territoires.

Le greffier, qui est l'adjoint du Commissaire à la magistrature fédérale en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués par le paragraphe 76(2) de la Loi sur les juges, est l'administrateur général du Greffe de la Cour canadienne de l'impôt. Le Commissaire à la magistrature fédérale relève du ministre de la Justice. Le greffier, en tant que fonctionnaire principal de la Cour, est responsable de l'administration de la Cour.

Le Greffe de la Cour canadienne de l'impôt fournit à la Cour les services suivants: la coordination des audiences, les sténographes et les registraires de la Cour, les services du courrier et de messagerie, le traitement des appels, la gestion des dossiers, la bibliothèque, l'apport de conseils et d'aide aux parties au litige relativement aux Règles de pratique et de procédure de la Cour et tous les autres services tels que les services financiers, administratifs et du personnel.

**Tableau 3: Ressources par activité de 1991-92**  
(en milliers de dollars)

**COUTS** (\$8,714)  
**ANNEES-PERSONNES** (105)



## B. Données de base

### 1. Introduction

Le programme fournit des services administratifs à la Cour canadienne de l'impôt qui, en vertu de la loi antérieure modificative, a compétence exclusive pour entendre les renvois et les appels portés devant elle sur les questions découlant de l'application de la Loi de l'impôt sur le revenu, du Régime de pensions du Canada, de la Loi sur la sécurité de la vieillesse, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers et de la partie IV de la Loi sur l'assurance-chômage. De plus, la Cour a compétence exclusive pour entendre les appels portés devant elle sur les questions découlant de l'application de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, lorsqu'une décision est rendue par le Tribunal d'appel des anciens combattants sur ce qui constitue un revenu.

### 2. Mandat

La Cour canadienne de l'impôt a été instituée par la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt, S.C. 1980-81-82-83, chap. 158, laquelle a été proclamée le 18 juillet 1983, à l'exception de la partie IV de la Loi, qui est entrée en vigueur le 30 septembre 1983. Elle remplace la Commission de révision de l'impôt dont les membres ont été nommés juges. Le 22 septembre 1988, la Loi modifiant la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt et d'autres lois en conséquence (S.C. 1988, chap. 61) a reçu la sanction royale. Certaines dispositions de cette nouvelle loi sont entrées en vigueur le 29 septembre 1988 et les autres dispositions l'ont été le 1<sup>er</sup> janvier 1991.

### 3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme consiste à fournir un tribunal indépendant et d'accès facile en vue d'assurer le règlement rapide des différends entre les contribuables et le ministre du Revenu national.

### 4. Description du Programme

Le Greffe de la Cour canadienne de l'impôt fournit des services administratifs à ses juges et à ses juges suppléants. Ces services incluent notamment la coordination des audiences, les sténographes et les registraires de la Cour, le traitement des appels, la gestion de l'information consignée, la bibliothèque, les salles d'audience partout au Canada, le secrétariat, l'apport de conseils et d'aide aux parties au litige relativement aux Règles de pratique et de procédure de la Cour, les cabinets de travail, la sécurité, les services du courrier et de messagerie ainsi que les autres services administratifs.

### 5. Organisation du Programme en vue de son exécution

**Structure par activité:** Le Programme se compose d'une activité consistant à pourvoir au Greffe de la Cour canadienne de l'impôt.

**Organisation:** La Cour, dont le siège social est situé à Ottawa, se compose maintenant du juge en chef, du juge en chef adjoint et d'au plus 20 autres juges. Afin de contribuer à l'audition expéditive des appels, le juge en chef est autorisé, avec l'approbation du gouverneur en conseil, à nommer, en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt, un juge, actuel ou ancien, d'une cour supérieure, d'une cour de comté ou d'une cour de district au Canada ou un juge, actuel ou ancien, nommé en vertu d'une loi provinciale pour qu'il agisse en qualité de juge suppléant de la

- l'augmentation des dépenses de capital étaient dues en grande partie aux responsabilités additionnelles résultant du nouveau mandat 1 097
  - les autres coûts de fonctionnement ont augmenté en raison surtout des responsabilités additionnelles résultant du nouveau mandat 1 109
  - les dépenses salariales ont augmenté en raison d'un ajout de 34 années-personnes, dont 17 ont été inutilisées 265
- (en milliers de dollars)

facteurs suivants:  
Budget des dépenses supplémentaire de cette année. Cette augmentation est attribuable aux L'autorisation de dépasser le niveau du Budget des dépenses principal a été obtenue grâce au 2 471 000 \$, soit 50 % de plus que ceux prévus dans le Budget des dépenses principal.  
**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels l'exercice 1989-1990 étaient de 2 471 000 \$, soit 50 % de plus que ceux prévus dans le Budget des dépenses principal.  
\* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 8, page 19.

Greffé de la Cour canadienne de l'impôt		
7 464	4 993	2471
Années-personnes* : Contrôlées par CT		
76	59	17
2	2	-
78	61	17

Tableau 2: Résultats financiers en 1989-1990

3. Examen des résultats financiers

- Diminution des dépenses salariales dues principalement à l'inflation 314
  - Diminution des autres coûts de fonctionnement due principalement à la différence nette entre la diminution du coût des services locaux et une augmentation des coûts occasionnés par les litiges découlant du nouveau mandat (14)
  - Diminution des dépenses de capital due principalement à une diminution des coûts en capital découlant du nouveau mandat (632)
- (en milliers de dollars)

● **Décentralisation** (voir également les pages 12 et 13)

Une étude en profondeur a été achevée en 1988-1989; elle avait été commandée en vue d'aider la Cour canadienne de l'impôt à élaborer un plan triennal stratégique du traitement électronique des données pour son Greffe et certaines des recommandations ont été mises en oeuvre en 1990-1991. Les autres recommandations le seront d'ici la fin de 1991-1992.

La Cour canadienne de l'impôt a complété la décentralisation de son Greffe en 1990-1991. Notre effectif est maintenant complet à Vancouver, Toronto et Montréal.

● **Système de gestion des dossiers** (voir également les pages 12 et 13)

La mise en oeuvre du nouveau système de gestion des dossiers qui a commencé en 1989-1990 se terminera en 1991-1992. Les éléments principaux pour 1991-1992 sont l'achèvement de l'automatisation du personnel, de l'administration et des finances.

Une étude portant sur le système de gestion des dossiers a été achevée en 1988-1989 et certaines des recommandations ont été mises en oeuvre en 1989-1990. Les autres recommandations le seront en 1991-1992.

2. **Sommaire des besoins financiers**

Tableau 1: Besoins financiers

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses**	1991-1992	Prévu*	1990-1991**
Grefte de la Cour canadienne de l'impôt	8 714	9 046	(332)
Années-personnes:	105	105	-
	18		19

\* Les prévisions pour 1990-1991 représentent une augmentation de 835 000 \$, soit 9 %, et huit années-personnes de plus que prévues dans le Budget des dépenses principal de 1990-1991 qui s'établissait à 8 211 000 \$. Cette augmentation a été autorisée cette année dans le Budget des dépenses supplémentaire pour la mise en application du nouveau mandat confié à la Cour canadienne de l'impôt.

\*\* Le Programme relatif au Greffe de la Cour canadienne de l'impôt exclut les ressources des juges de la Cour, à l'exception des traitements des juges suppléants.

**Explication de la différence:** Les besoins financiers pour 1991-1992 sont de 332 000 \$, soit de 4 % inférieurs aux dépenses prévues pour 1990-1991 en date du 30 novembre 1990. Cette baisse est imputable à ce qui suit:



A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent

1. Points saillants

Voici les plans prévus pour 1991-1992 et les diverses réalisations de la Cour canadienne de l'impôt au cours des deux dernières années:

● **Nouveau mandat** (voir également les pages 9, 11 à 13, 20 à 22)

En 1991-1992, la Cour entend demander des ressources additionnelles afin de mettre en application la nouvelle loi relative au mandat lié à la taxe sur les produits et services (TPS) (projet de loi C-62) qui a reçu la sanction royale le 17 décembre 1990.

Durant l'exercice 1991-1992, la Cour canadienne de l'impôt s'acquittera de son nouveau mandat découlant de la loi en vertu de laquelle le Parlement lui confère des pouvoirs supplémentaires prévus par le projet de loi C-146. Certaines des dispositions de cette loi sanctionnées le 29 septembre 1988 par le gouverneur en conseil ont été mises en application le même jour et les autres dispositions ont été promulguées et mises en vigueur en janvier 1991. Pour pouvoir remplir ce nouveau mandat, la Cour canadienne de l'impôt a obtenu l'autorisation d'ajouter à son effectif 45 années-personnes et un crédit de 4 072 000 \$.

● **Locaux** (voir également les pages 11 et 12)

En 1991-1992, la Cour devra obtenir l'autorisation d'utiliser un espace additionnel à Ottawa afin de loger les personnes requises pour l'exécution du nouveau mandat lié à la TPS; un espace additionnel est également requis pour le bureau de London (Ontario).

En 1987-1988, la Cour a obtenu l'autorisation d'agrandir le bureau régional de Toronto et en 1988-1989, elle a obtenu l'autorisation d'ouvrir le bureau régional de Vancouver et d'agrandir le bureau régional de Montréal.

En 1990-1991, on a aménagé les installations de Toronto et de Vancouver afin de rendre le Greffe opérationnel; à Montréal, toutefois, la Cour n'a obtenu que des installations temporaires qui ont été aménagées pour rendre le Greffe opérationnel.

On prévoit que les nouvelles installations à Montréal et les installations additionnelles à Ottawa et à London seront aménagées et opérationnelles à la fin de 1991-1992.

● **Automatisation** (voir également les pages 12 et 13)

L'automatisation des systèmes du Greffe de la Cour canadienne de l'impôt et des services judiciaires se poursuivra en 1991-1992. Les éléments principaux pour 1991-1992 sont le judiciaire, les bureau régionaux, l'administration et l'information consignée.



B. Emploi des autorisations en 1989-1990 -- Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
45				
(L)				
Cour canadienne de l'impôt				
Dépenses du Programme				
Contributions aux régimes				
d'avantages sociaux des employés				
		4 668 000	8 094 000	7 139 394
Total du Programme -- Budgetaire				
		4 993 000	8 419 000	7 464 394

**Autorisations de dépenser**

**A. Autorisations pour 1991-1992 -- Partie II du Budget des dépenses**

**Besoins financiers par autorisation**

Crédits	(en milliers de dollars)	Budget principal 1991-1992	Budget principal 1990-1991
45	Cour canadienne de l'impôt	8 075	7 642
(L)	Dépenses du Programme		
	Contributions aux régimes		
	d'avantages sociaux des employés	639	569
Total de l'organisme		8 714	8,211

**Crédits -- Libellé et sommes demandées**

Crédits		(dollars)	
		Budget principal 1991-1992	
45	Cour canadienne de l'impôt		
	Cour canadienne de l'impôt --		
	Dépenses du Programme	8 075 000	

**Programme par activité**

(en milliers de dollars)		Budget principal 1991-1992			
		Total			
		Années- personnes			
		Budgétaire			
		Fonction- Dépenses			
		nement en capital			
Greffé de la Cour					
canadienne de l'impôt					
105*					
8 613					
101					
8 714					
8 211					
Années-personnes autorisées en 1990-1991					
97					

\* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter le tableau 8, page 19.

4 (Cour canadienne de l'impôt)

**Autorisations de dépenser**

A.	Autorisations pour 1991-1992	4
B.	Emploi des autorisations en 1989-1990	5

**Section I**

**Aperçu du Programme**

A.	Plans pour 1991-1992 et rendement récent	6
----	--	---

1.	Points saillants	6
2.	Sommaire des besoins financiers	7
3.	Examen des résultats financiers	8

B.	Données de base	9
----	-----------------	---

1.	Introduction	9
2.	Mandat	9
3.	Objectif du Programme	9
4.	Description du Programme	9
5.	Organisation du Programme en vue de son exécution	9

C.	Perspective de planification	11
1.	Facteurs externes qui influent sur le Programme	11
2.	Initiatives	11

D.	Efficacité du Programme	13
E.	Données sur le rendement et justification des ressources	14

**Section II**

**Renseignements supplémentaires**

A.	Aperçu des ressources du Programme	18
1.	Besoins financiers par article	18
2.	Besoins en personnel	19
3.	Coût net du Programme	20
B.	Autres renseignements	21
1.	Renseignements additionnels sur le nouveau mandat	21
C.	Index par sujet	24

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder a pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qu'il intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1991-1992

Partie III

Cour canadienne de l'impôt



## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1991  
En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées  
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-72  
ISBN 0-660-56366-5

# Cour canadienne de l'impôt

## Budget des dépenses 1991-1992

### Partie III

Plan de dépenses



# Transport Canada

CA1  
FN  
-E77



## 1991-92 Estimates



## Part III

### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores  
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-48

ISBN 0-660-56367-3

1991-92 Estimates

Part III

Transport Canada



## Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Transport Canada is a single-program department comprising six major activities: Policy and Coordination, Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports, Surface and Departmental Administration.

This single program/multiple activities structure permits the Minister and department to deliver a program mix that fulfills diverse operational, regulatory, research and policy objectives, within a finite funding framework.

---

## Table of Contents

---

### Spending Authorities

A.	Authorities for 1991-92	1-4
B.	Use of 1989-90 Authorities	1-8

### Section I

#### Program Overview

A.	Plans for 1991-92 and Recent Performance	
1.	Highlights	1-9
2.	Financial Summaries	1-12
B.	Background	
1.	Introduction	1-17
2.	Mandate	1-17
3.	Program Objective	1-17
4.	Program Organization for Delivery	1-17
C.	Planning Perspective	
1.	External Factors Influencing the Program	1-21
2.	Initiatives	1-22
3.	Update on Previously Reported Initiatives	1-25
D.	Program Effectiveness	1-28

### Section II

#### Analysis by Activity

A.	Policy and Coordination	2-1
B.	Marine/Canadian Coast Guard	2-11
C.	Aviation	2-33
D.	Airports	2-49
E.	Surface	2-55
F.	Departmental Administration	2-69

### Section III

#### Supplementary Information

A.	Profile of Program Resources	
1.	Financial Requirements by Object	3-1
2.	Personnel Requirements	3-2
3.	Capital Expenditures	3-4
4.	Transfer Payments	3-27
5.	Revenue	3-32
6.	Loans, Investments and Advances	3-37
7.	Net Cost of Program	3-39
B.	Other Information	
1.	Canadian Coast Guard Fleet	3-40
2.	Investment in the Coast Guard Fleet	3-41
3.	Ship Source Oil Pollution Fund	3-42
4.	Details of Legal Mandate	3-43
5.	Summaries of Funding Through Appropriations -Crown corporations	3-45

Index		3-48
-------	--	------

## Spending Authorities

### A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend \$1,996,895,117 to operate the Transport Program during the 1991-92 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional \$151,384,100.

### Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates
<b>Transport</b>			
1	Operating expenditures	441,798	596,402
5	Capital expenditures	663,598	622,612
10	Grants and contributions	231,735	256,851
15	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	6,672	5,459
20	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	35,575	30,630
25	Payments to Canada Ports Corporation	32,350	23,350
30	Payments to Marine Atlantic Inc.	144,558	136,800
35	Payments to VIA Rail Canada Inc.	411,900	435,000
40	Payment to St. Lawrence Seaway Authority	28,700	27,300
45	Payment to CN Railway for benefits provided to employees	9	37
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	51	49
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	2,815	2,600
(S)	Contributions to employee benefit plans	148,518	128,848
Appropriations not required			
-	Payment to Atlantic Pilotage Authority	-	200
-	Payment to Laurentian Pilotage Authority	-	375
Item not required			
-	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	-	(94,234)
<b>Total Budgetary</b>		<b>2,148,279</b>	<b>2,172,279</b>

## Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)	1991-92 Main Estimates
<b>Transport</b>	
1 Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act.	441,798,000
5 Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	663,598,000
10 Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act.	231,735,117
15 Payment to the Canarctic Shipping Company Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over therevenues of the Company during the calendar year 1991.	6,672,000
20 Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	35,575,000
25 Payments to the Canada Ports Corporation for: (a) dust control and hydro costs at the Port of Churchill, Man.; and (b) providing handling and storage facilities and a rail ferry terminal at the Port of Sept-Îles, Quebec	32,350,000

## Votes - Wording and Amounts (Cont'd)

Vote (dollars)	1991-92 Main Estimates
<p>30 Payments to Marine Atlantic Inc. in respect of: (i) the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and for transportation activities including the following water transportation services pursuant to contracts with Her Majesty: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland Coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. to the New England States, USA ferries and terminals; Digby, N.S. to Saint John, N.B. ferries and terminals (ii) payments made by the company of the costs incurred for the provision of early retirement benefits, severance and other benefits where such costs result from employee cut backs or the discontinuance of reduction of a service (iii) financial assistance to a subsidiary company involved in ship repair or ship maintenance</p>	144,558,000
<p>35 Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.</p>	411,900,000
<p>40 Payment to the St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures.</p>	28,700,000
<p>45 Payment to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the TerraTransport Division of Canadian National Railway Company in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.</p>	9,000



## Program by Activities

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates								1990-91 Main Estimates	
	Author- ized person- years*	Budgetary						Non Budgetary		Total
		Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Total	Loans, Invest- ments and Advances			
Policy and Coordination <sup>1</sup>	315	698,474	1,569	171,097	-	871,140	-	871,140	883,912	
Marine/Canadian Coast Guard <sup>2</sup>	5,957	521,219	155,794	1,859	15,044	663,828	-	663,828	722,345	
Aviation	7,057	589,198	319,499	1,061	518,653	391,105	-	391,105	437,405	
Airports	3,915	378,564	172,156	46,227	596,947	-	-	-	(94,234)	
Surface	423	39,534	3,200	13,987	-	56,721	-	56,721	62,017	
Departmental Administration	2,466	163,108	11,380	319	9,322	165,485	-	165,485	160,834	
	20,133	2,390,097	663,598	234,550	1,139,966	2,148,279	-	2,148,279	2,172,279	
1990-91 Authorized Person-Years*	19,839									

\* See Figures 3-2 and 3-3, p. 3-2, for additional information on person-years.

1. The Policy and Coordination activity includes payments to the following Crown corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (\$35,575,000, Vote 20); Canada Ports Corporation (\$32,350,000, Vote 25); Marine Atlantic Inc. (\$144,558,000, Vote 30); VIA Rail Canada Inc. (\$411,900,000, Vote 35); the St. Lawrence Seaway Authority (\$28,700,000, Vote 40) and Canadian National Railways (\$9,000, Vote 45).

2. The Marine/Canadian Coast Guard activity includes payments to Canarctic Shipping Company Limited (\$6,672,000, Vote 15).

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information, starting on p. 3-45.

## B. Use of 1989-90 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
<b>Transport Program</b>			
1 Operating expenditures	623,486,000	718,730,925	708,717,324
5 Capital expenditures	565,411,000	563,082,002	583,156,136
10 Grants and contributions	294,857,805	265,225,806	248,012,101
11 Canada Harbour Place Corporation	1	1	-
15 Payment to Canada Ports Corporation	27,000,000	27,000,000	26,650,000
16 Payments to Canada Ports and other Corporations	1	1	-
17 Payments to Canada Ports Corporations	-	5,556,800	5,403,095
20 Payments to Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,806,000	8,071,000	7,739,583
25 Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	10,684,000	14,284,000	13,947,832
26c Payments to Laurentian Pilotage Authority	-	1,903,000	1,672,590
30 Payments to Marine Atlantic Inc.	253,467,000	265,467,000	265,466,477
35 Payments to VIA Rail Canada Inc.	541,000,000	521,456,452	521,119,582
40 Payments to St. Lawrence Seaway Authority	26,900,000	26,900,000	26,900,000
45 Payments to CN Railway	18,000	155,754	82,457
46b CN Railway - Forgiveness of dividends	-	1	-
(S) Minister of Transport — salary and motor car allowance	47,800	48,200	48,200
(S) Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(82,550,000)	263,920,671	(58,536,181)
(S) Termination of tolls — Victoria Bridge	3,000,000	3,324,449	3,324,449
(S) Contributions to employee benefit plans	120,840,000	118,760,000	118,760,000
(S) Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	84,493	84,493
<b>Total Budgetary</b>	<b>2,388,976,607</b>	<b>2,803,970,555</b>	<b>2,472,548,138</b>
L50 Loan to Prince Rupert Port Corporation	17,260,000	17,260,000	17,260,000
(S) (L) Loans to the Canada Ports Corporation for working capital	-	10,000,000	-
(S) (L) Loans to the St. Lawrence Seaway Authority	-	10,000,000	-
<b>Total Non-Budgetary</b>	<b>17,260,000</b>	<b>37,260,000</b>	<b>17,260,000</b>
<b>Total Department - Budgetary and Non-Budgetary</b>	<b>2,406,227,607</b>	<b>2,841,230,555</b>	<b>2,489,808,138</b>

---

## Section I

### Program Overview

---

#### A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

##### 1. Highlights

Long term strategic directions provide a framework for the department's activities in the '90s. Short to mid-term priorities indicate how Transport Canada will pursue those directions in the immediate future, recognizing that this pursuit is, itself, a dynamic process where priorities must be refined constantly in response to changing circumstances.

Following are highlights of these priorities and related recent performance.

#### Policy Development Priorities

**The Royal Commission on Passenger Transportation:** The government has established a Royal Commission which will set the agenda for passenger transportation in the 21st Century. Transport Canada will continue to support the work of the Commission and, through the departmental Inquiries Secretariat set up in 1990, will evaluate, examine and respond to its interim report.

**Integrated Surface Freight Transportation Strategy:** Work is underway on a national strategy designed to achieve a new inter-modal system for freight. This goal is to help Canadian shippers and carriers meet increasing pressures resulting from a changing competitive environment. Highways will be assessed as one element of the freight strategy.

**Cost Recovery Policy:** The department will conclude consultations with industry and move to implement the policy, as revised through consultations, in 1991. (p.1-23).

**Substance Use in Transportation Safety Sensitive Jobs:** The department has developed a comprehensive and balanced substance use policy that offers a program of prevention, education and rehabilitation for all employees in safety-sensitive positions in the federal transportation sector. It is consistent with, and supports, the National Drug Strategy. Legislation and regulations will be drafted in 1991 (p. 1-25).

**Agriculture Transportation Programs:** Under Agri-food policy review being carried out by Agriculture Canada, transportation is a key component being investigated by the Transportation Committee. The Committee released its report in July, 1990, analyzing possible changes to the Western Grain Transportation Act (WGTA), Feed Freight Assistance and the Minimum Compensatory Rate for Canola products. Transport is committed to work closely with Agriculture Canada to examine various options and implications. (p. 1-22)

**Air Transportation Policy:** The department will respond to recommendations of the Minister's Task Force on Aviation once its work is completed. On the Canada-U.S. Air Transport Agreement, negotiators will explore the prospect of "open skies" and "cabotage" regimes. Consultations are

under way to seek input from other departments and stakeholders, including communities, provincial governments, Canadian airlines, unions and the travelling public (pp. 1-22, 1-23).

## **Operational Priorities**

**Legislation/Regulation:** The overall philosophy of regulation will be to support safe transportation while ensuring that regulations allow Canadian industry to compete in international markets. The department is working closely with the modes regulated, to simplify existing regulations without compromising safety.

**Transportation Safety and Security:** The department will maintain and enhance transportation safety and security by:

- developing further responses to findings of the Dryden Inquiry and Dubin Commission recommendations. Restrictions on take-offs in ice or snow conditions have already been accepted and legislative amendments published. In regards Dubin, new airworthiness regulatory requirements will be implemented in January, 1991 (p. 1-23);
- developing further railway safety and security regulations and programs. Transport assumed full responsibility for railway safety from the National Transportation Agency in 1989 (p. 1-24);

**Operational Air Transportation Initiatives:** Transport Canada will initiate a number of measures to maintain and ensure an efficient and competitive air transportation system. Examples are:

- continued adjustments to the air traffic control system to manage current and future demands. Controller training has been increased substantially (p. 2-74). Recent changes to the air traffic system have increased responses to flight clearance requests and have enhanced system efficiency (p. 1-26);
- the transfer of airports to Local Airports Authorities. Negotiations are continuing with interested parties in Vancouver, Edmonton, Calgary and Montreal (Dorval and Mirabel) (p. 1-26). The department received approval to wind down the Airports Revolving Fund effective April 1, 1991. As well as enhancing the department's overall cash management flexibility, approximately \$ 400 M has been contributed to government revenues over the 21 year life of the fund;
- studies to meet capacity needs at Pearson and Vancouver international airports. The department is also assessing recently developed options to meet long-term aviation needs for Southern Ontario airports (p. 1-26);
- emergency response initiatives that will strengthen safety, firefighting and other emergency response capabilities across Canada (p.1-26).

**Environmental Objectives:** The department will contribute to ongoing federal environmental objectives:

- managing the destruction of PCBs on a department-wide basis. The Airports Group is identified as lead-agency to co-ordinate and implement the process on behalf of all modes (p. 1-24);
- proceeding with regulatory changes governing the transportation of dangerous goods (p. 1-24);
- responding to and implementing, in conjunction with Environment Canada and the Department of Fisheries and Oceans, the recommendations of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability. Prevention will continue to be the first line of defence against marine pollution (p. 1-22);
- contributing to the development of regulations under the new Canadian Environmental Assessment Act and implementing the government's new Green Plan (p. 1-22); and
- reviewing the regulation of vehicle emissions to phase in more stringent standards (p. 1-24).



## 2. Financial Summaries

**Figure 1-1: Financial Requirements by Activity**

(thousands of dollars)		<b>Estimates 1991-92</b>		Forecast <sup>1</sup> 1990-91		
	Expenditures	Revenue Credited to Vote	Net Expenditures	Net Expen- ditures	Change	For Details See Page
<b>Budgetary</b>						
Policy & Coordination	871,140	-	<b>871,140</b>	871,459	(319)	2-1
Marine/Canadian Coast Guard	678,872	15,044	<b>663,828</b>	699,568	(35,740)	2-11
Aviation	909,758	518,653	<b>391,105</b>	394,628	(3,523)	2-33
Airports	596,947	596,947	-	-	-	2-49
Surface	56,721	-	<b>56,721</b>	59,899	(3,178)	2-55
Departmental Administration	174,807	9,322	<b>165,485</b>	196,446	(30,961)	2-70
	3,288,245	1,139,966	<b>2,148,279</b>	2,222,000	(73,721)	
<b>Person-Years</b>						
Controlled by TB			<b>20,133</b>	20,228	(95)	
Others			<b>18</b>	13	5	
			<b>20,151</b>	20,241	(90)	3-2

1 The 1990-91 Forecast data, in this and all subsequent similar multi-year comparative schedules, are based on information available to management at 30 November, 1990.

**Explanation of Change:** Total budgetary financial requirements for 1991-92 are \$73.7 million, or 3.3% lower than the 1990-91 forecast expenditures. The decrease is a result of the following:

\$ Millions

- Gross Operating:** decreased salary and wage costs commensurate with lower person-year approvals (\$20.5 million) and decreased other operating costs (\$79.4 million), primarily in Marine (p. 2-13), Aviation (p. 2-34) and Airports (p. 2-49) (102.8)
- Vote-Netted Revenues:** decreased requirements associated with higher levels of Air Transportation Tax (ATT) collections, allocated to Aviation (p. 2-34). Wind-down of Airports Revolving Fund (ARF) decreased ATT allocation to Airports (p. 2-50) (56.2)
- Capital:** increase due primarily to CAATS implementation in Aviation (p. 2-34) 90.7

\$ Millions

- **Grants and Contributions:** minor net decrease resulting from normal cash-flow fluctuations. No major new programs undertaken. Arctic B & C Airports transferred to Government of Northwest Territories (5.0)
- **Payments to Crown Corporations:** minor net decrease. See Policy and Coordination (p. 2-2) for details (0.4)

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast is \$49.7 million or 2.3% higher than 1990-91 Main Estimates of \$2,172.3 million. The difference is explained by the following:

\$ Millions

- **Gross Operating:** reduced other operating costs (\$52.1 million) were offset by higher salary and wage costs (\$88.6 million) arising from delayed contract settlements across the department and increased person-year allocations to Aviation (p. 2-35) 36.4
- **Capital:** impact of fixed asset accounting policy (FAAST) transferred \$45.9 million from capital to operating; imposed project delays and deferrals accounted for savings of \$76.9 million across the department (122.8)
- **Vote-Netted Revenue:** the elimination of internal recoveries by Aviation, from the Airports Revolving Fund (ARF), account for \$119.3 million of the resulting increase in net financial requirements. Balance primarily comprises decreased ATT due to lower traffic volumes 155.0
- **Grants and Contributions:** decreased payments in grants and contributions primarily in Policy and Coordination (p. 2-2) and Airports (p. 2-50) (19.9)
- **Payments to Crown and Other Corporations:** minor net increase due to normal cash flow changes in Policy and Coordination (p. 2-3) and increased requirements in Marine (p. 2-14) 1.0

**Figure 1-2: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)		1989-90 Main Estimates	Change	For Details See Page	
		Actual			
Budgetary					
Policy & Coordination		1,091,822	1,134,469	(42,647)	2-3
Marine/Canadian Coast Guard		709,990	601,350	108,640	2-16
Aviation		408,586	506,209	(97,623)	2-36
Airports		-	(82,550)	82,550	2-51
Surface		54,289	66,418	(12,129)	2-57
Departmental Administration		186,438	163,072	23,366	2-72
		2,451,125	2,388,968	62,157	
Non-Budgetary					
Policy & Coordination		17,260	17,260	-	2-3
		2,468,385	2,406,228	62,157	
Person-Years*:	Controlled by TB	20,096	20,202	(106)	
	Other	12	18	(6)	
		20,108	20,220	(112)	3-2

\* See Figures 3-2 and 3-3, p. 3-2, for additional information on person-years. Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90.

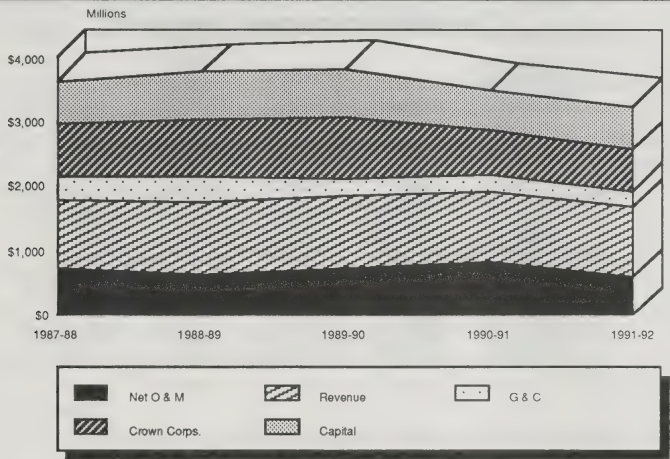
**Explanation of change:** The authorized level of budgetary spending in 1989-90 was increased to \$2,804.0 million through Supplementary Estimates. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in "Use of 1989-90 Authorities-Volume II of the Public Accounts" (p. 1-8). The difference between Actual expenditures and original Main Estimates is attributed to the following major factors:

\$ Millions

- **Gross Operating:** a net decrease primarily due to savings in other operating costs (28.6)
- **Vote-Netted Revenue:** an actual increase of \$27.0 million was offset by the restatement and resulting decrease in recoveries of \$114.4 million due to wind-down of Airports Revolving Fund 87.4
- **Capital:** net increased expenditures primarily in Marine (p. 2-17) and Airports (p. 2-51) 44.7
- **Grants and Contributions:** details of decreased requirements are found in Policy & Coordination (p. 2-4) and Surface (p. 2-58) (46.5)
- **Payments to Crown and Other Corporations:** net increase in payments in Policy and Coordination (p. 2-4) 5.1

In summary, Figure 1-3 provides a graphic overview of the five-year trend in departmental expenditures. Note that revenues are displayed as an absolute value and that all data have been adjusted to a common, 1991-92, constant dollar basis.

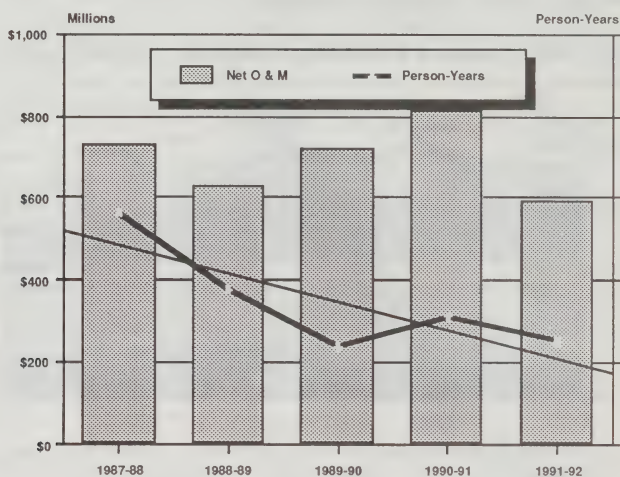
Figure 1-3: Performance by Expenditure Category (1991-92 Constant Dollars)



Incorporating the effects of inflation, the department's financial performance reflects "doing more with less". In the face of higher system demands and increasing cost pressures, total resources required to deliver the program mandate have remained fairly constant. Changes in levels of subsidies are approved by government and administered by the department - it does not control these levels of expenditures. Since 1985-86, Transport has absorbed \$185.6 million in foregone non-salary inflation allowances, traditionally funded by TB, without reducing programs.

Figure 1-4 provides an indication of departmental performance in terms of net operating costs (which level is primarily a direct function of total revenues, recoveries and air transportation taxes collected each year) and the achievement of tangible reductions in person-years. Major contract settlements, totalling \$182M in back pay, were concluded in 1989-90 and 1990-91.

**Figure 1-4: Performance - Net Operating/Person Years**



In 1990-91, Treasury Board provided person-year relief to accommodate safety-related concerns, primarily in the Aviation activity. This level of support was not maintained as an ongoing adjustment to the department's person-year base.



B. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated functions of the Department of Railways and Canals, Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

Federal responsibilities for transportation originated from the jurisdiction outlined in the British North America Act. These responsibilities have evolved to include coordination and regulation to ensure safety and efficiency in aeronautics, navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and are exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal acts governing Federal transportation activities are the Constitution Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing and discussion of Acts additional to these may be found on p. 3-43.

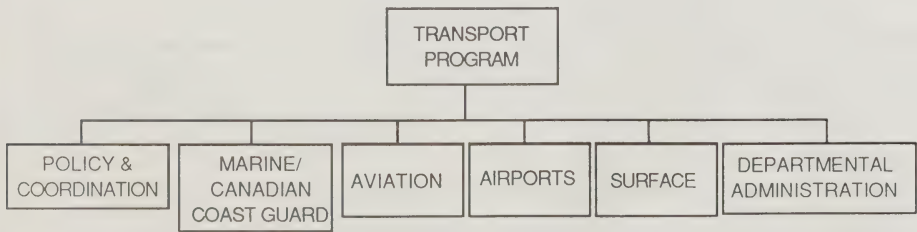
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

**Activity Structure:** The single program/multiple activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed as Figure 1-5 below. It is used to present the expenditure plan for 1991-92 as well as forecast expenditures for 1990-91 and three years of actual expenditures.

Figure 1-5: Activity Structure



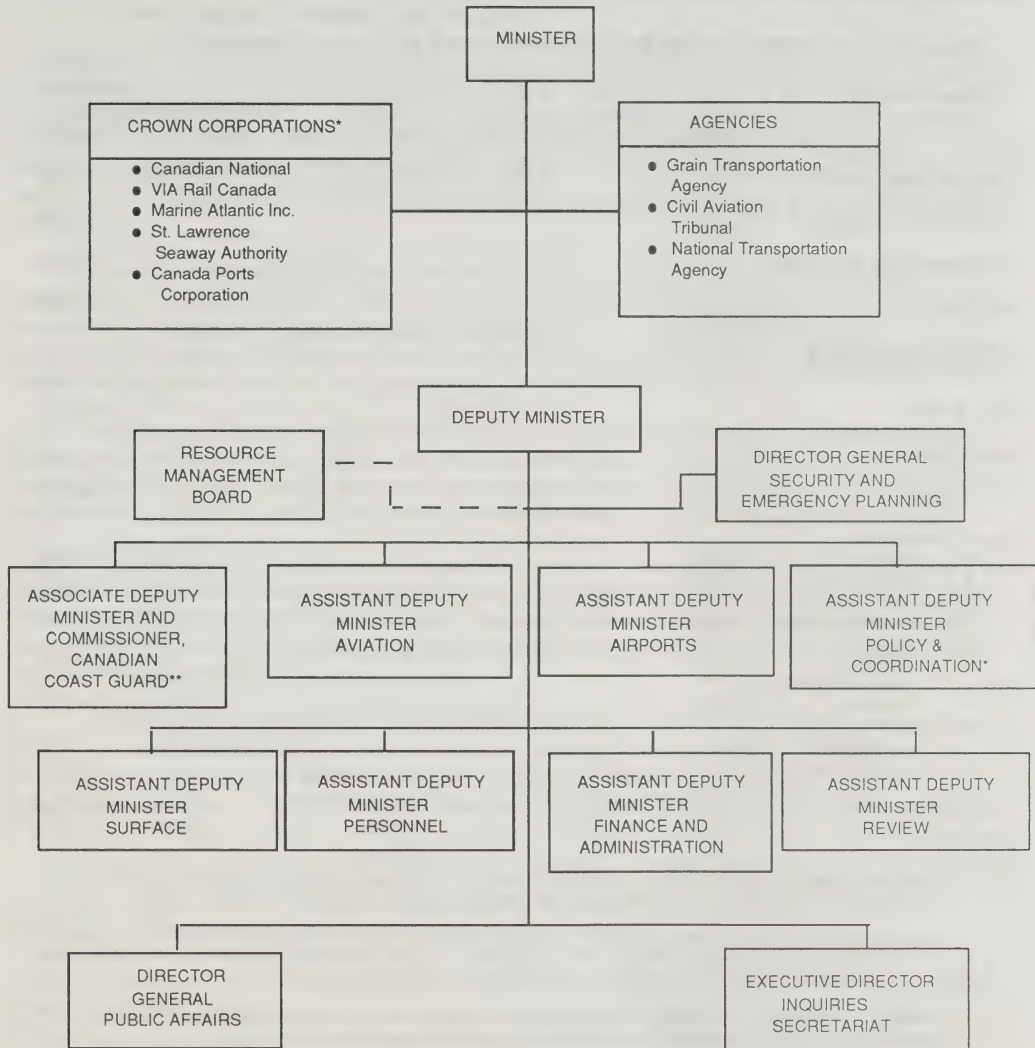
**Organization Structure:** Transport Canada's organization includes headquarters administrative and policy functions and four operational groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports and Surface - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Canadian National Railways, are independent but report through the Minister to Parliament. Three Agencies - the Grain Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal, and National Transportation Agency - also report through or to the Minister of Transport. Each of these agencies produces its own Part III.

The department recently completed a reorganization that is based on the following principles: reductions in overhead through consolidations where practical; delivery of services from the best centralized or decentralized location; strong multi-modal regional representation and policy, planning and coordination; and improved communication. This reorganization recognizes the move towards less regulation of industry, with financial and operational responsibilities shared among users, operators and government.

Major resource allocation decisions are made through a Resource Management Board (previously known as the Program Control Board). This committee reviews and makes recommendations on all policies, plans and program proposals with financial and person-year implications. The board enables the Minister and the department to exercise a greater degree of control over program funding and to set resource reduction targets that contribute to federal deficit-reduction objectives.

Figure 1-6 illustrates the Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, starting with the Deputy Minister. It also includes budgetary funding, if required, for the following Crown corporations: Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (including Newfoundland Dockyard Co.), St. Lawrence Seaway Authority (including Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.), Via Rail Canada Inc., Canarctic Shipping Co. Ltd., Canadian National Railways and four Pilotage Authorities.

**Figure 1-6: Organization Structure**



\* For budgetary funding purposes, these Crown corporations report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

\*\* Includes budgetary funding responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co., Ltd. and Harbour Commissions.

Figure 1-7 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

**Figure 1-7: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/Organization**

(thousands of dollars)	Policy & Coordination	Marine/ Canadian Coast Guard	Aviation	Airports	Surface	Departmental Administration	Estimates 1991-92 Budgetary
Corporate Management <sup>1</sup>						30,666	30,666
ADM Policy & Coordination <sup>2</sup>	218,048						218,048
ADM Finance and Administration						71,788	71,788
ADM Personnel						63,031	63,031
ADM Marine/Commissioner Canadian Coast Guard <sup>3</sup>		657,156					657,156
ADM Aviation			391,105				391,105
ADM Airports				-			-
ADM Surface					56,721		56,721
Crown Corporations							
• Marine Atlantic	144,558						144,558
• Via Rail Canada	411,900						411,900
• Jacques Cartier and Champlain Bridges	32,350						32,350
• Canada Ports Corporation	28,700						28,700
• St. Lawrence Seaway Authority	35,575						35,575
• Canadian National TerraTransport	9						9
• Canarctic Shipping Co.		6,672					6,672
Total Net Program (and Person Years)	871,140 (315)	663,828 (5,957)	391,105 (7,057)	- (3,915)	56,721 (423)	165,485 (2,466) <sup>4</sup>	2,148,279 (20,133)

1. Includes Offices of the Ministers and Deputy Minister and Public Affairs, Legal Counsel, Review, Security and Emergency Planning, Resource Management Board Secretariat, Inquiries Secretariat and Airport Transfer Task Force.
2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canadian National Railway, Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and Via Rail Canada Inc.. Appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.
3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Pilotage Authorities and Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.
4. Excludes 18 "other" person-years. See p. 3-3

## C. Planning Perspective

### 1. External Factors Influencing the Program

**Government Objectives:** Since November, 1984, the government has followed a broad plan that has two main thrusts: to put the government's house in order and to foster a dynamic, innovative and competitive private sector. Government objectives that support these thrusts include: reduction of the role of government in the economy; expenditure reduction and restraint; reduction of economic regulation; a freer regime in international trade; outward looking trade policies; increased productivity through science and technology; and targeted regional development through designated agencies.

Protection for the physical environment was identified as a top government priority in the Speech from the Throne in April, 1989. In the spring of 1990, the Minister of the Environment presented A Framework for Discussion of the Environment (The Green Plan). Areas of environmental concern for Transport Canada include: tanker safety and marine spills response, vehicle emissions, hazardous materials and operational targets for facilities.

The Budget tabled in Parliament on February 20, 1990, reconfirmed the government's intention to reduce the annual deficit. The transportation impacts of the Budget include: freezing the Marine Atlantic subsidy at its 1989-90 level for two years; reduction in the Small Craft Harbours program funds by \$29 million over five years; and cancellation of the Polar 8 Icebreaker Project.

**Economic Performance:** Since the 1982 recession and until 1989, the production of goods and services in the Canadian economy increased on average at the rate of 4.1% a year, one of the highest among industrialized nations. This favourable performance spread to the transportation sector which expanded at the rate of 5.3 percent with highest growth being recorded in rail, followed by air, motor and water transportation.

In 1989, annual production of goods and services was a third higher than in 1982 and there were almost two million more Canadians at work. In addition, since 1983, public and business investments increased the economy's productive capacity by almost half a trillion (1986) dollars. However, economic activity in 1989 increased by only 3.0 percent while the transportation sector grew by 1.0 percent.

From an average of 2.3 percent for the period 1982-89, employment growth in 1989 dropped to under 2 percent, and there were drops in the rate of growth of all major demand components. The most significant drop was in the rate of growth of Canadian exports.

**Economic Outlook:** Preliminary estimates for the first half of 1990 indicate that economic activity in Canada has remained flat. A marginal increase in the first quarter of 1990 followed by a comparable drop in the second and third quarters has confirmed a Canadian economic recession, the first since 1982.

Despite the current pessimism, and the slow economic growth expected in 1991, average annual economic growth will average around 2.5 percent during the period 1989-1998 supported by the Free Trade Agreement and the beneficial effects of the GST. The transportation sector is expected to match or outperform the economy.



## **2. Initiatives**

Following is an elaboration by Activity of initiatives planned for 1991-92:

### **Policy and Coordination**

**Environment:** Policy and Coordination has assumed the lead corporate policy role with respect to environmental issues and will continue to coordinate the drafting of procedural regulations that will give effect to the Canadian Environmental Assessment Act (CEAA) and will be actively involved in the implementation of the Green Plan and the CEAA.

**Canada - U.S. Air Transport Agreement:** Canada and the U.S. have agreed to initiate negotiations early in 1991 to establish a new bilateral air agreement. Consultations will be undertaken seeking input from other departments and stakeholders, including communities, provincial governments, Canadian airlines, unions and the travelling public. The work will be done in three phases with the implementation of the agreement planned for 1992-93.

**Departmental and Government Initiatives:** Progress is being made with respect to the Western Grain Transportation Act (WGTA). This is one of the major issues being examined under the Agri-Food Policy Review. A federal-provincial committee will be established to prepare a framework paper examining options for the controversial method of payment issue. With respect to Native Claim Issues, the Policy and Coordination Group is the corporate focal point for all native policy issues in the department. The group will monitor the evolution of policy and the claims process and represent Transport Canada at committees, negotiations and consultation sessions.

### **Marine/Canadian Coast Guard**

**Tanker Safety and Marine Spills Response Capability:** the report of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability was released on November 2, 1990. The Panel's report contains 107 recommendations which address many areas associated with the prevention of, preparedness for, and response to, marine shipping pollution incidents.

The Minister of Transport, in releasing the initial government response to the Panel's report, reconfirmed the government's commitment for effective action to minimize the risk of pollution from ships and for the development of an improved ability to respond to spills, should they occur.

During 1991, the Panel's recommendations will require the development of a comprehensive response by the government, which will include the input of other federal departments, notably Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada, as well as those in industry and other government agencies at all levels. Further specific initiatives to improve our ability to prevent, as well as respond to, marine spills will be undertaken in accordance with available resources.

**Transportation Safety Board (TSB):** As a consequence of the creation of a multi-modal accident investigation board, the Marine Group is now required to respond to the recommendations of this board within 90 days. In order to review, challenge and prepare responses in addition to conducting independent safety research and analysis and to identify risks and potential safety deficiencies, a new organizational group within Marine will be established.

**Transportation of Chemicals and Other Hazardous Substances in the Marine Environment (HAZMAT):** The Coast Guard is mandated by the Canada shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act as the lead agency for response to oil and hazardous material spills from ships. In 1988, the Coast Guard carried out a preliminary risk assessment, which identified requirements for responding to spills or accidents involving hazardous materials other than petroleum products. Coast Guard has developed a new Hazardous Materials Emergency Response Program. A pilot project to test the program will be implemented in 1991. The program is to be implemented nationally following a review of the pilot project results.

**Cost Recovery-Aids to Navigation:** Under the Proposed Cost Recovery Policy, the Marine Group has undertaken pilot projects for all Districts/Regions for the purpose of determining the allocation of aids to navigation, as well as the corresponding fully allocated costs, to the appropriate user groups.

## **Aviation**

**Safety:** A strategic overview which reconfirms safety as Aviation's primary objective is being prepared to guide activities for the next decade. Measures will be developed to ease congestion and capacity problems in the airspace, to reduce the accident rate of small aircraft and to assure the structural integrity of aging aircraft manufactured or operating in Canada.

The revised airworthiness standards developed in response to the Dubin Commission recommendations will be implemented by the timely issuance of the manual documentation and provision of follow-up advice and assistance to the industry.

**Reciprocal Agreements:** The department will negotiate bilateral agreements with foreign aeronautical authorities to establish reciprocal recognition of aircraft design, manufacturing and maintenance standards, and facilitate aircraft leasing and interchanges. This initiative will increase efficiency of the regulatory program.

## **Airports:**

**Safety:** A new Emergency Response Services policy will be implemented. This policy will result in an improved training program for safety and expansion of the firefighters' role at Canadian airports.

**Capacity:** Innovative methods of financing will be pursued to respond to increased capacity requirements without jeopardizing deficit reduction efforts. The status of one-stop U.S. pre-clearance facilities at Montreal will be resolved.

**Transfer:** Negotiations to transfer four major airports to local authorities will be concluded. All expressions of interest will be pursued. Provisions are made in these Estimates transferring responsibility and resources for Arctic B&C airports to the Government of the NWT. Similar transfers to Yukon Territory were undertaken in 1990-91.

**Environment:** Airports will manage the identification, storage, phase-out and destruction of polychlorinated biphenyls on behalf of the department. A four year program will be established in 1991-92.

## **Surface**

**Road Safety and Motor Vehicle Regulation:** Regulations to improve protection of motor vehicle occupants will be proposed or finalized. Regulations will also be developed to ensure used motor vehicles imported from the United States in 1992 are altered to comply with Canadian Motor Vehicle Safety Standards prior to registration for highway use. Studies on opportunities for further reductions in motor vehicle exhaust and evaporation emissions will be completed and proposals made for new initiatives to meet national and international targets for the late 1990s and into the 21st century.

**Transport of Dangerous Goods (TDG):** Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations will proceed including the incorporation of the National Transportation Agency's "Red Book" (regulations governing the transportation of dangerous commodities by rail) into the TDG Regulations. Regulations on the transporting and packaging of biomedical waste and infectious substances will be amended. Audits of quality assurance activities conducted by manufacturers of cylinders, packaging and intermediate bulk containers will be performed as required by new regulations. Environmental assessments will commence.

**Railway Safety:** Grade crossings will continue to be a high priority item and the problem of trespassing on a railway property will be addressed. Environmental review and assessment of railway engineering projects will start. It now will be necessary to prepare comments and address recommendations arising from railway accident investigations performed by the Canadian Transportation Safety Board (TSB).

### 3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below by activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

#### Policy & Coordination

**Substance Use:** On November 7, 1990 the Minister of Transport tabled a comprehensive policy to deal with substance use in safety-sensitive positions in the federally regulated transportation sector. New legislation is required for this three-pronged approach comprised of mandatory education, access to Employee Assistance Programs, and problem identification. Legislation and regulations required to implement this policy will be drafted in 1991 and referred, at second reading, to the Standing Committee on Transport for review and consultation.

**Environment:** Input to the draft policy and bill on environmental assessment and the Green Plan has been coordinated and work will continue as the Canadian Environmental Assessment Act progresses through Parliament.

**Subsidies:** Significant decreases have been effected since 1989-90 in payments to Crown corporations. Please refer to p.3-45 for further details.

#### Marine/Canadian Coast Guard

**Port State Control:** In 1988, Canada entered into an agreement with European and U.S. Administrations designed to ensure that foreign vessels are seaworthy and do not pose a threat to Canadian workers, waters and the environment. Pursuant to the agreement, Canada is required to increase the level of ship safety inspections to 25% of foreign vessels calling at Canadian ports in 1991. Resources will have to be reallocated internally to attain the required level of inspection.

**Search and Rescue (Type 500 vessels):** Two type 500 SAR vessels are being constructed to replace the CCGS *Ready* and CCGS *Racer*, 29m intermediate SAR cutters, currently used for SAR operations off the West Coast. Construction of the two type 500 SAR vessels is complete and the vessels have been delivered. Acceptance trials will be completed in 1991-92. The total estimated cost of the project is \$44,087,000. The two new vessels are to be christened "*Gordon Reid*" and "*John Jacobson*".

**CCGS Louis S. St. Laurent:** the CCGS *Louis S. St. Laurent* is a type 1300 Heavy Gulf Icebreaker - largest in the Canadian Coast Guard fleet - and provides ice-breaking services in the Arctic during the summer season and in the Gulf of St. Lawrence during the winter months. The purpose of this project is to modernize the vessel to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. Due to the need for additional structural steel work which was not discovered until after the commencement of the project, the total estimated cost has risen to \$132 million. Work on the vessel commenced late August, 1988, at Halifax-Dartmouth Industries Limited, with a scheduled completion date of July, 1992.

**Lightstation Monitoring Program:** Implementation of the Lightstation Monitoring Program (LMP), at a total estimated cost of \$18.1 million, will enable the Coast Guard to reduce annual operating expenditures by \$5 million and the complement of lightkeeper person-years by 155 by



1993. As of March 1990, a total of 154 lightstations have been destaffed. The lightkeeper person-year complement has been reduced by 128 person-years and no lightkeepers have been laid off without an opportunity for alternate employment. Actual annual cost savings for the year 1989-90 were \$4.1 million.

**Enhanced Light Helicopters:** The Canadian Coast Guard is planning to replace its light single engine helicopters with twin engine helicopters to improve safety with respect to operations over water. The aircraft will be multi-tasked to meet the following mission requirements: marine SAR support; navigational aids servicing and construction support; station resupply/servicing; ice reconnaissance, pollution countermeasures; mercy missions; fleet logistics; and support to other government and non-government agencies.

## **Aviation**

**Aviation Safety:** Improvements to direct resources to areas with the greatest potential safety dividend were implemented through development of a revised audit manual and installation of a system to provide inspectors with better information on audit selection.

Programs to improve public awareness of Aviation roles and responsibilities and to encourage aviation industry participation in safety activities have been implemented. These are accomplished through annual Canadian aviation safety conferences and distribution of safety-related video productions and publications.

**Air Navigation System - Major Crown Projects:** The Canadian Airspace System Plan (CASP), that will guide the development of the Canadian Air Navigation System into the 21st century, encompasses three major crown projects. The Radar Modernization project (RAMP) with a total estimated cost of \$811M is anticipated to be completed in 1994. The Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) project with a total estimated cost of \$659M was initiated in 1989. Design work has begun and anticipated completion is in 1997. The Microwave Landing System (MLS); at an estimated total cost of \$448.3M, will continue until 2002. Further reporting of these projects may be found in the Major Crown Projects Addendum, Section III of the Expenditure Plan.

**Operational Fleet Plan:** The Department established an Operational Fleet Plan in order to determine detailed operational and aircraft fleet requirements. Implementation of the Fleet Plan commenced in 1989 and will be phased in over a period of seven to ten years.

## **Airports**

**Safety:** Enhancement to the restricted area pass control system will be completed by June 1991. A new policy on the provision of Emergency Response Services was announced which will ultimately apply to all operators of qualifying airports.

**Capacity:** Interim measures have been implemented at Toronto and Vancouver Airports to ease congestion and reduce delays. Environmental Assessment and Review Panels have been established at both airports to examine airside capacity expansion.



**Airport Transfers:** Letters of intent have been signed and negotiations are underway for the transfer of airports at Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal. Expressions of interest have been received at Quebec, Windsor, Thunder Bay, Moncton and several others. Negotiations have been completed for the transfer of 50 Arctic B&C airports to the Governments of Yukon and the Northwest Territories.

## **Surface**

**Road Safety and Motor Vehicle Regulation:** Additional full-scale side impact crash tests were completed to assess vehicle performance with a variety of test devices. All-terrain vehicle (ATV's) manufacturers now comply with numerous safety requirements, and a review of the need for lighting improvements has been completed.

Proposed or final regulations were issued with respect to heavy vehicle braking, school bus emergency exits, improved seat belts for "light duty" vehicles, and seat belt performance. New regulations were issued governing the importation of used vehicles from the United States in 1991 and requiring more stringent emission standards for 1996 model year passenger cars. A voluntary agreement was obtained from the motor vehicle industry to commence phasing in the standards with the 1994 model year cars.

**Transportation of Dangerous Goods:** Consultation with industry, the provinces and other federal departments on proposals to amend the Transportation of Dangerous Goods Act has taken place and a Memorandum to Cabinet requesting that the Department of Justice draft a Bill to amend the Act will be reviewed by Cabinet.

**Railway Safety:** The administration of the new Railway Safety Act began, with special emphasis placed on the railway crossing inspection program during 1990-91, and detailed inspections were conducted in various regions across the country in order to improve safety conditions at railway/highway crossings.

## **D. Program Effectiveness**

During fiscal year 1990-91, the Program Evaluation Branch completed six evaluations and six preparatory studies. In addition, several special projects were completed. Six evaluations, and preparatory studies for three other evaluations, are under way.

### **Evaluation Results**

**Airshow Canada:** This study of departmental involvement in the 1989 airshow at Abbotsford, British Columbia found that Transport Canada performed well in its role as lead department despite a tight time frame.

**Public Harbours and Ports:** This evaluation study developed a set of port classification criteria to be used in determining whether the Department's policy and investment decisions for each of the three types of public harbours and ports facilities (national transportation, socio-economic, specific interest) should be based on the same criteria.

**Branch Line Abandonment Program:** This evaluation found that there had been no measurable economic harm to communities where abandonments had occurred. It also found that lines ordered retained and subsidized, ended up being abandoned usually after three to five years.

**Commuter Rail - Federal Involvement in the Modernization of the Montreal Commuter Rail Program 1984-1989:** This evaluation found that federal funding had a positive impact in improving the commuter rail system in Montreal.

**Marine Environment Protection and Clean-Up:** This evaluation study found that historical data on ship-source spills are unreliable due to under-reporting of data.

**Aviation Regulation and Aviation Safety Programs:** This study found that overall, the safety record of major Canadian air carriers compares well with other major aviation countries. The level of safety for the major air carriers in Canada improved steadily until 1985 and since then has remained stable.

Improving the level of safety in the future will require improved data to enable Transport Canada to focus its limited regulatory and safety program resources on operations and areas of highest risk.

### **Current Initiatives**

As a result of preparatory studies completed earlier, evaluations are under way covering: Marine Search and Rescue, Central Research and Development, Railway Safety, External Communications, Air Navigation Systems and Aids to Navigation and Recreational Boating.

Preparatory studies have begun on three components. These are: Economic Regulatory Reform - Impact of Safety, International Operations, and Capital Infrastructure. It should be noted that not all the preparatory studies may lead to program evaluations.

## Section II

### Analysis by Activity

#### A Policy and Coordination

##### Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services; to provide secretariat services for the Ministers and Deputy Minister.

##### Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of transportation non-operational or multi-modal policy, involving the marine, air and surface modes and related Crown corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support to VIA Rail, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), highway programs, Newfoundland Railway Containerization Program, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services; Newfoundland Dockyard Company, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges).

##### Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 40.6% of the Department's net total 1991-92 expenditures and 1.6% of the total person-years.

**Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
<b>Budgetary</b>						
Strategic Policy and Analysis	6,860	58	7,881	54	(1,021)	4
Research and Development	17,042	51	18,668	46	(1,626)	5
Transportation Policy and Financial Support	733,294	90	748,712	87	(15,418)	3
Direction and Coordination	113,944	116	96,198	119	17,746	(3)
	871,140	315	871,459	306	(319)	9
CRF Revenues	439		439		-	

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1991-92 are \$0.3 million or less than 0.1% lower than the 1990-91 forecast. The decrease is a result of the following factors.

\$ Millions

#### Budgetary - Departmental Operations

##### Operating:

- increased spending for essential repairs to ferry terminal infrastructure;

0.5

**Capital:**

- increased spending for dredging of Harbours and channels for P.E.I. and N.S.; 0.9

**Grants and Contributions:**

- decreased requirements for Highway Improvement Programs (\$20 million), Motor Carriers Safety Code (\$1.9 million), Western Trucking (\$0.4 million), Borden Mercantile Co. (\$0.2 million), Economic and Regional Development Agreements (\$6.5 million); offset by increases for B.C. Water Transport (\$0.9 million), P.E.I. Co-op Agreement (\$1.3 million), Autoroute 13 (\$1.5 million), Trans-Canada Highway (\$16.8 million), Ferry and Coastal Services (\$1.3 million), Leasing of Grain Cars (\$1.6 million) and Victoria Jubilee Bridge (\$0.1 million) (5.5)

**Budgetary - Crown Corporations**

- increased payments to Canada Ports Corporation (\$12.3 million), Marine Atlantic (\$7.8 million), St. Lawrence Seaway Authority (\$1.4 million), and the Jacques Cartier and Champlain Bridges (\$2.9 million); offset in part by decreased payments to VIA Rail (\$20.6 million). 3.8

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 budgetary forecast is \$12.5 million or 1.4% lower than the budgetary 1990-91 Main Estimates of \$883.9 million. The difference is explained by the following major items:

**Budgetary - Departmental Operations**

\$ Millions

**Operating/Capital:**

- decreased capital requirements offset by increases in salaries and wages 0.3

**Grants and Contributions:**

- decreased spending on Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) (\$12.5 million), Autoroute 13 (\$1.5 million), Leasing of Grain Cars (\$1.6 million) and Ferry and Coastal Freight Services (\$0.2 million), P.E.I. Co-op Agreement (\$1.3 million) and the Trans-Canada Highway Agreement (\$0.8 million); offset by increased spending for Highway Improvements programs (\$6.5 million), Motor Carriers Safety Code (\$1.9 million), Western Trucking (GTA) (\$0.4 million), Borden Mercantile Co. Ltd. (\$0.2 million) (8.9)



## Budgetary - Crown Corporations

\$ Millions

- **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increased expenditures due to major maintenance plan. 2.0
- **Canada Ports Corporation:** dust control, heating projects at Churchill to be undertaken in the spring of 1991 only; (3.4)
- **VIA Rail - Reserve frozen by Treasury Board** (2.5)

**Figure 2-2: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts**

(thousands of dollars)

	Expenditures					Revenue and Recoveries	Net Resource Requirement
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Payments to Crown Corps.	Total		
<b>Budgetary</b>							
Strategic Policy and Analysis	6,860	-	-	-	6,860	-	6,860
Research and Development	16,992	-	50	-	17,042	-	17,042
Transportation Policy and Financial Sup	9,310	1,230	166,287	556,467	733,294	-	733,294
Direction and Coordination	12,220	339	4,760	96,625	113,944	-	113,944
	45,382	1,569	171,097	653,092	871,140	-	871,140

## Past Financial Performance

**Figure 2-3: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)

	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
<b>Budgetary</b>						
Strategic Policy and Analysis	9,460	57	5,615	43	3,845	14
Research and Development	18,266	52	19,477	51	(1,211)	1
Transportation Policy and Financial Support	973,687	94	1,030,028	88	(56,341)	6
Direction and Coordination	90,409	106	79,349	115	11,060	(9)
	1,091,822	309	1,134,469	297	(42,647)	12
<b>Non-Budgetary</b>						
Transportation Policy and Financial Support	17,260		17,260		-	-
	1,109,082	309	1,151,729	297	(42,647)	12

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were \$42.6 million or 3.8% lower than projected in 1989-90 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

\$ Millions

## Budgetary - Departmental Operations

### Operating:

- increased salary costs (\$1.8 million) and increased funding for research and development for the Core R&D program (\$3.8 million); offset by decreased spending on other operating costs (\$1.0 million) 4.7



**Capital:**

- \$17.4 million for the construction of a ferry for the P.E.I.B. - NS Ferry Services transferred to the Marine Activity during 1989-90 (17.5)

**Grants and Contributions:**

- decreases in spending in Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) (\$0.9 million) due to start-up delays Autoroute 13- Mirabel/Dorval (\$10.0 million), Motor Carriers Safety Code (\$2.4 million), Ferry and Coastal Freight (\$1.2 million), Nfld Freight Transportation (\$5.9 million), Prairie Branchline Rehabilitation Program (\$0.3 million), Leasing of Grain Cars (\$2.7 million), B.C. Water Transport (\$0.2 million), the Nfld. Supplementary Pensions (\$0.3 million) the P.E.I. Provident Fund (\$0.1 million) and Highway Improvement programs (\$9.7 million), offset by increased spending on Nfld. Dockyard Co. (\$1.0 million), P.E.I. Co-op (\$2.0 million), RTAC (\$0.1 million) and the Victoria Jubilee Bridge (\$0.3 million) (30.3)

**Budgetary - Crown Corporations**

- **Marine Atlantic Inc.:** increased spending on capital program and decreased operating revenues. 12.0
- **VIA Rail:** conversion of fleet to Head-End power delayed, resulting in surplus funds (19.9)
- **Canada Ports Corporation:** dust control at Churchill and acquisition of St. John's Hammerson property 5.1
- **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** major maintenance program start-up 3.3

**Performance Information and Resource Justification****Activity Results/Resource Linkages**

The following program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Policy and Coordination Activity resources include:

- Timely development of corporate plans, policy and legislation;
- timely financial assistance that fosters improvements in the transport sector; and
- properly monitored and managed subsidization of rail passenger services, grain and coastal/ferry transportation, economic development schemes, road safety and efficient traffic flow and select other transport-related interests.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Timeliness of grants and contributions or subsidy payments that are dependent on recipients' compliance with prescribed terms and conditions, and
- policy direction from Ministers.

Strategic Policy and Economic Analysis

Figure 2-4 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-4: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating Revenue	6,860 -	7,876 -	9,357 -	5,999 -	7,619 -
	6,860	7,876	9,357	5,999	7,619
Capital Grants and Contributions	- -	5 -	103 -	136 10	100 53
	6,860	7,881	9,460	6,145	7,772
Person Years	58	54	57	60	69

The resources for this sub-activity are directed towards the identification and analysis of short and long-term transportation issues as well as the provision of economic research, statistics and forecasts and other data required for strategies and operational policy assessment and decision making.

Approximately 40 research projects are undertaken annually to support operational and planning requirements. As well, an annual average of 35 data surveys are done in relation to transportation movements and economic profiles on an international, national and site-specific basis.

The fluctuation in spending for this sub-activity is directly related to the Substance Use project which falls under this component. The majority of program expenditures took place in 1989-90 to conduct the substance use survey.

Performance is measured mainly by direct feedback from operational and user groups and the quality of policy advice and effectiveness of policy implementation.

## Research and Development

Figure 2- 5 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-5: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>	<b>Actual 1988-89</b>	<b>Actual 1987-88</b>
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	<b>16,992</b> -	<b>17,437</b> -	<b>16,977</b> -	<b>17,279</b> -	<b>15,480</b> -
	<b>16,992</b>	<b>17,437</b>	<b>16,977</b>	<b>17,279</b>	<b>15,480</b>
Capital Grants and Contributions	- <b>50</b>	- 1,231	98 1,191	139 2,495	100 1,334
	<b>17,042</b>	<b>18,668</b>	<b>18,266</b>	<b>19,913</b>	<b>16,914</b>
Person Years	<b>51</b>	<b>46</b>	<b>52</b>	<b>59</b>	<b>62</b>

The Department's research and development effort is directed towards meeting the department's and the transportation sector's needs for technological innovation. The strategic objectives of the program are to enhance the safety and security in the transport mode, to improve the efficiency of Transport Canada's operations, to increase the productivity and system competitiveness of the Canadian transportation sector, and to contribute to the equity and accessibility of transportation services.

The Core R&D Program is intended to provide the basis for the technical innovation that will allow the department to meet the challenges of the future. Approximately \$9.0 million is provided annually for this program.

R & D results are, by nature, long-term; consequently, performance measurements cannot be obtained immediately. However, performance can be measured by the success rate of applications, products, technical implementation; innovation actually introduced; industrial spinoffs; and professional recognition (awards, patents, citations).

## Transportation Policy and Financial Support

Figure 2-6 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-6 Net Expenditures**

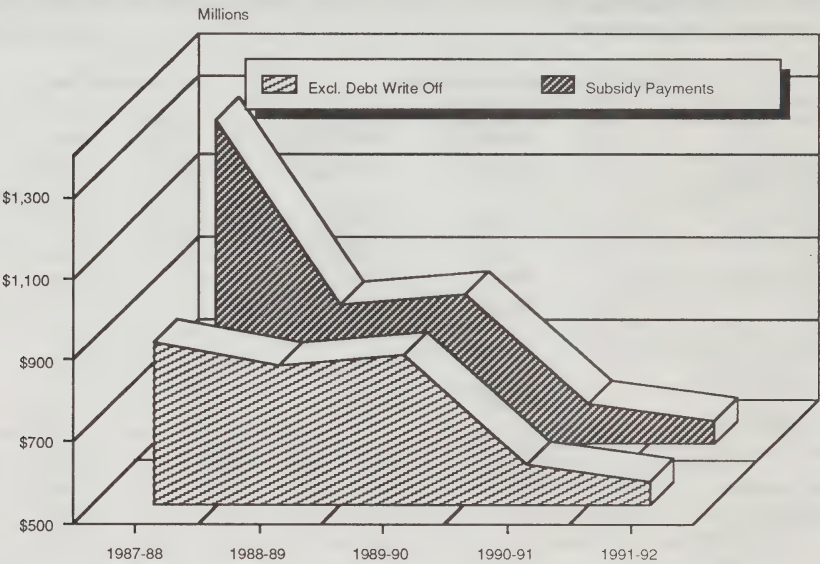
(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	9,310	8,379	7,898	8,790	8,181
Net Operating	9,310	8,379	7,898	8,790	8,181
Capital Grants and Contributions	1,230	486	562	568	532
	166,287	170,510	178,556	264,427	230,229
	176,827	179,375	187,016	273,785	238,942
Payments to Crown Corporations					
Marine Atlantic	144,558	136,800	265,467	126,481	455,162
Coast Ferries	-	-	-	-	75
VIA Rail	411,900	432,500	521,121	607,438	604,438
Canadian National Railways	9	37	83	113	19,453
Total Crown Corporations	556,467	569,337	786,671	734,032	1,079,128
Total Budgetary	733,294	748,712	973,687	1,007,817	1,318,070
Non-Budgetary					
St. John's P.C.	-	-	-	1,000	1,000
Prince Rupert	-	-	17,260	-	-
Total Non-Budgetary	-	-	17,260	1,000	1,000
	733,294	748,712	990,947	1,008,817	1,319,070
Person Years	90	87	94	101	111

The resources of this sub-activity for 1991-92 are expected to be directed 75.8% to Crown Corporations, 15.9% to grants and contributions in support of transportation objectives and 8.3% towards administrative overhead, control and coordination.

The performance for the Air Program is measured in terms of the number of international, and U.S. Bilateral consultations (approximately 11 per year) and the number of agreements negotiated (approximately 4 per year). In the Marine sector, the demand for subsidy agreements (approximately 14 annually) and capital projects/major repairs (from 1989-90 to 1991-92, projects have increased from 8 per annum to a present forecast of 22) is measured through the timeliness of negotiations and submissions. Policy decisions for the Surface sector are aimed at making the rail and motor carrier industries more safe, open, efficient, innovative and competitive. Performance is measured through the number of policy papers required and submissions to Governor in Council.

An indication of the steady decline in payments to Crown Corporations is provided in Figure 2-7. A debt forgiveness of \$327.6M (in 1987-88 \$) for Marine Atlantic in 1987-88 has been removed to more clearly display trends. This forgiveness of debt, and others displayed under the Direction and Coordination sub-activity, had all previously been written off the accounts of Canada. See also p.3-47.

Figure 2-7 Payments to Crown Corporations





## Direction and Coordination

Figure 2- 8 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-8: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	12,220	11,237	12,792	9,034	6,787
	-	-	-	-	-
	12,220	11,237	12,792	9,034	6,787
Capital Grants and Contributions	339	201	207	536	500
	4,760	4,810	4,509	4,739	8,200
	17,319	16,248	17,508	14,309	15,487
Payments to Crown Corporations					
Canadian Harbour Place Corp.	-	-	-	-	2,000
Canada Ports Corp.	32,350	20,020	32,053	2,775	19,985
St. Lawrence Seaway Auth.	28,700	27,300	26,900	25,400	649,450
Jacques Cartier & Champlain Bridges	35,575	32,630	13,948	8,783	65,981
Montreal Port Corp.	-	-	-	-	132,995
Vancouver Port Corp.	-	-	-	-	76,494
St. John's Port Corp.	-	-	-	-	37,768
Prince Rupert Port Corp.	-	-	-	-	27,085
Halifax Port Corp.	-	-	-	-	25,556
Total Crown Corporations	96,625	79,950	72,901	36,958	1,037,314*
	113,944	96,198	90,409	51,267	1,052,801
Person Years	116	119	106	135	108

\*Includes \$1,021.9 million, one-time, debt forgiveness for Crown and Port Corporations.

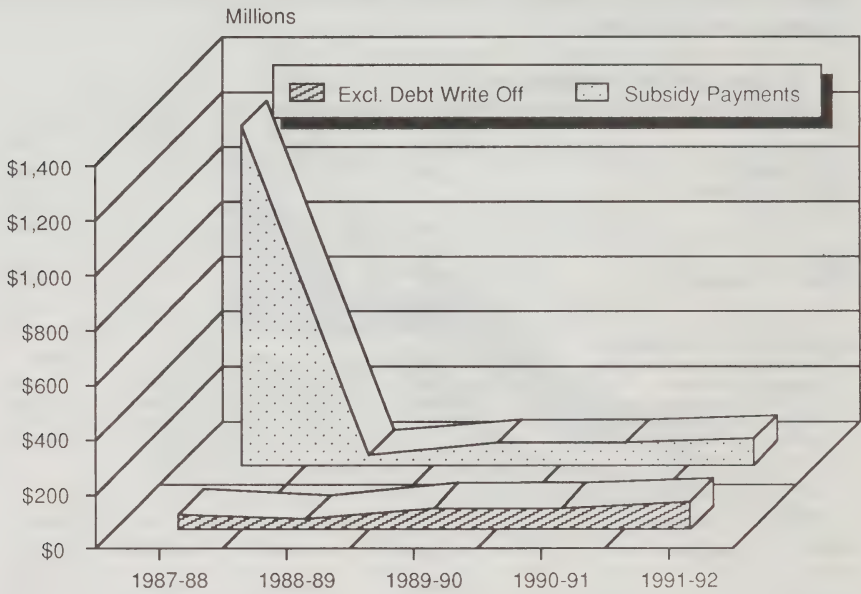
Resources allocated to the Direction component of this sub-activity are primarily for person-years and salaries to plan, manage and control the overall activity and to provide a regional corporate focal point.

The resources for the Coordination component are directed towards the management of Crown corporation planning cycles, the coordination of cabinet documents and ministerial correspondence. As well it coordinates departmental relations with other national governments, federal government departments, provincial and territorial governments, and with all sectors of industry.

Performance is measured in terms of the number of documents processed (approximately 1,200 Cabinet Documents and Briefing Notes) and the timeliness of the tabling of corporate plans and related documents (100 Corporate Plans/Annual Reports tabled on a yearly basis).

Figure 2-9 reflects the recent wind down of payments to the St. Lawrence Seaway Authority for rehabilitation of the Welland Canal, to be replaced with a 5 year major maintenance program for the Jacques Cartier and Champlain Bridge Corporation. See also p. 3-45. Approximately \$1,021.9M (in 1987-88 \$) of debt for a number of Crown and port corporations was forgiven. An explanation was provided on p. 2-7.

Figure 2-9 Payments to Crown Corporations



## B. Marine/Canadian Coast Guard

### Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities and to contribute to the protection of the quality of the marine environment in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

### Description

The Marine/Canadian Coast Guard Activity consists of the following sub-activities:

**Marine Navigation Systems:** short range aids to navigation (buoys and land-based aids, including lighthouses and racons) to assist mariners in determining their position with relation to land and hidden dangers; long range aids to navigation (Loran 'C' and radio beacons) for long range position fixing; waterways development, maintenance and protection to provide and maintain improved waterways to established parameters by channel training (siltation prevention), channel sounding/sweeping, dredging, shore protection, maintenance and operation of the Canso Canal, approval of structures, and removal and disposal of wrecked vessels; vessel traffic services (Eastern Canada (EGAREG), Arctic Canada (NORDREG) and Western Canada (WESTREG) Traffic Systems) to organize traffic movements, provide advice and direction to mariners and to screen vessels entering Canadian waters for defects/deficiencies; and safety and public correspondence communications (Coast Guard Radio Station system, via a network of staffed and remotely-controlled radio stations) which provides a distress and safety communications service, broadcasting of weather, navigational safety and ice information, as well as providing a public correspondence service and the communications services required for the command and control of the Canadian Coast Guard fleet. Marine safety information is also provided through various publications.

**Icebreaking and Arctic Operations:** route assistance through ice-infested waters (involving escorting of ships and the opening of harbours on request to expedite the movement of cargo and fishing vessels); the provision of ice management (monitoring and controlling ice in the St. Lawrence River below Montreal to prevent damage to, or loss of property due to flooding); the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift (to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites); and the provision of support to other government departments and agencies (the most significant being the charter of the CCGS John Cabot to Teleglobe Marine Inc. and the provision of helicopter services to the Department of Environment).

**Marine Regulatory:** ship safety services (administration and enforcement of regulations pertaining to ship safety and vessel source pollution and administration of the occupational safety and health programme in the marine sector); and marine emergencies (administration of clean-up operations from shipping following pollution incidents, including resources).

**Marine Search and Rescue:** search and rescue operations (provision of dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence); search and rescue prevention (promotion of small craft boating safety through educational programs designed to increase public awareness of safety-related matters); and the Canadian Marine Rescue Auxiliary (a voluntary organization which complements the search and rescue operations of the Canadian Coast Guard by providing search and rescue capability and participating in boating safety programs).

**Public Harbours and Ports:** maintenance, administration and development of public harbours and ports at 526 locations in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self-sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

**Direction and Administration:** establishment of corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administration of research and development programs; and provision of resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

**Crown and Other Corporations:** included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the development, operation and maintenance of nine commission harbours; and the operation of the vessel *M.V. Arctic*, by Canarctic Shipping Co. Ltd.

## Resource Summaries

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 30.9% of the Department's net total 1991-92 expenditures and 29.6% of the total person-years.

**Figure 2-10: Net Activity Resource Requirements**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
<b>Budgetary</b>						
Marine Navigation Systems	362,558	3,283	347,599	3,237	14,959	46
Icebreaking and Arctic Operations	130,563	1,043	127,187	1,069	3,376	(26)
Marine Regulatory	45,272	523	47,017	500	(1,745)	23
Marine Search and Rescue	73,633	875	86,518	960	(12,885)	(85)
Public Harbours and Ports	62,180	90	69,146	90	(6,966)	-
Direction and Administration	12,950	143	11,238	141	1,712	2
Canarctic Shipping Co. Ltd.	6,672	-	7,763	-	(1,091)	-
Pilotage Services	-	-	3,100	-	(3,100)	-
Anticipated Lapse*	(30,000)	-	-	-	(30,000)	-
<b>Total Expenditures</b>	<b>663,828</b>	<b>5,957</b>	<b>699,568</b>	<b>5,997</b>	<b>(35,740)</b>	<b>(40)</b>
<b>CRF Revenues</b>	<b>26,440</b>		<b>26,800</b>		<b>(360)</b>	

\* The department will implement further expenditure reductions throughout the year. While the reduction has been assigned temporarily to Marine, it will be borne across the department.

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1991-92 are \$35.7 million or 5.1% less than the 1990-91 forecast expenditures. The decrease is a result of the following factors:

\$ Millions

**Budgetary - Departmental Operations**

**Operating:**

- increased person-year requirements and shortfall in salary averages and retroactive pay for 1990-91 only, partially offset by salary and wage increase for 1991-92 (0.7)
- increase in Employee Benefit Plans 3.7
- adjustment for elimination of Federal Sales Tax (5.5)
- transfer of resources under the new Fixed Asset Accounting Policy (2.6)
- other miscellaneous adjustments (0.8)
- anticipated lapse to be determined during course of the fiscal year (30.0)

**Capital:**

- changes in cash flows and project deferrals due to lack of funding, i.e. Northumberland Ferry Construction and Terminals; Pelee Island/ Mainland Ferry Facilities; and Replacement of Marine Simulators 4.3

**Grants and Contributions:**

- reduced requirements for CMRA for 1990-91 only 0.1

**Budgetary - Crown and Other Corporations**

- reduced requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd. (1.1)
- increased financial self-sufficiency for pilotage authorities (3.1)



**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast is \$22.8 million or 3.2% lower than the 1990-91 Main Estimates of \$722.3 million. This difference is explained by the following major items:

#### **Budgetary - Departmental Operations**

\$ Millions

##### **Operating:**

- reallocation of person-years and associated salaries and wages, combined with retroactive pay increases and wage equalization payments 27.0
- price increases associated with ship refit, travel and electricity 2.1
- transfer from capital associated with the new Fixed Asset Accounting Policy 17.3
- price increases associated with fuel (\$5.8m), partially offset by imposed volume reduction (\$3.9m) 1.9
- other miscellaneous changes (2.9)
- imposed 2% government directed reduction (4.6)

##### **Capital:**

- reallocation to other activities due to changes in cash flows and project deferrals i.e. Northumberland Ferry Construction and Terminals (37.0)
- transfer to operating associated with the new Fixed Asset Accounting Policy (17.3)
- imposed 2% government directed reduction (14.0)

##### **Grants and Contributions:**

- reduced requirements for the Canadian Marine Rescue Auxiliaries (0.1)

#### **Budgetary - Crown and Other Corporations**

- increased requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd. 1.7
- increased requirements for pilotage authorities 3.1

**Figure 2-11: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts**

(thousands of dollars)

	Expenditures					Revenues and Recoveries	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Payments to Crown	Total		
Marine Navigation Systems	280,083	83,791	90	-	363,964	(1,406)	362,558
Icebreaking and Arctic Operations	113,840	30,309	-	-	144,149	(13,586)	130,563
Marine Regulatory	40,150	5,129	14	-	45,293	(21)	45,272
Marine Search and Rescue	66,686	5,228	1,750	-	73,664	(31)	73,633
Public Harbours and Ports	33,156	29,019	5	-	62,180	-	62,180
Direction and Administration	10,632	2,318	-	-	12,950	-	12,950
Canarctic Shipping Co. Ltd.	-	-	-	6,672	6,672	-	6,672
Pilotage Services	-	-	-	-	-	-	-
Anticipated Lapse	(30,000)	-	-	-	(30,000)	-	(30,000)
	514,547	155,794	1,859	6,672	678,872	(15,044)	663,828

### Activity Capital Resources

Figure 2-12 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures, broken out by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital programs may be found in the sub-activity analyses starting on p. 2-18 as well as in the general capital program discussion in Section 3, starting on p. 3-4.

**Figure 2-12: Capital Program by CIP Component**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89
Fleet Capital Investment Plan	46,971	51,136	99,864	63,885
Harbours and Ports Asset Management Plan	29,019	38,487	34,958	39,072
Other Coast Guard Long Term Capital Investment Plan	79,804	61,915	76,861	73,709
	155,794	151,538	211,683	176,666

## Past Financial Performance

Figure 2-13: 1989-90 Financial Performance

(thousands of dollars)

	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
<b>Budgetary</b>						
Marine Navigation Systems	325,009	3,254	313,473	3,295	11,536	(41)
Icebreaking and Arctic Operations	147,507	946	153,973	1,143	(6,466)	(197)
Marine Regulatory	44,087	478	31,626	475	12,461	3
Marine Search and Rescue	101,944	935	98,648	950	3,296	(15)
Public Harbours and Ports	68,394	90	88,922	88	(20,528)	2
Direction and Administration	13,636	159	9,902	111	3,734	48
Canarctic Shipping Co. Ltd.	7,740	-	4,806	-	2,934	-
Pilotage Services	1,673	-	-	-	1,673	-
Total Expenditures	709,990	5,862	701,350	6,062	8,640	(200)
Anticipated capital lapse			(100,000)		100,000	
	709,990	5,862	601,350	6,062	108,640	(200)
CRF Revenues	26,828		24,676		2,152	

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were approximately \$108.6 million or 18.1% more than the Main Estimates. This was due to:

### Budgetary - Departmental Operations

\$ Millions

#### Operating:

- shortfall in salaries due to salary averaging, partially offset by person-year freeze and ships' crew strike 5.5
- savings in fuel due to lower volume and favourable price variance (6.0)
- increased cost of travel, electricity, materials and supplies and professional and special services due to unfunded price increases 7.7
- savings in dredging and wharf repairs (5.5)
- revenue shortfall due to delay in implementing cost recovery on aids to navigation (\$5.0M), reduced recoveries from DFO (\$1.0M), lower volume of cargo for the Eastern Arctic Sealift (\$1.3M) and other miscellaneous reductions (\$0.1M) 7.4

**Capital:****\$ Millions**

- replacement during the year of capital loss occasioned by the decision to temporarily apply the government reduction to the Marine Program at the time Estimates were being prepared 100.0
- changes in cash flow and project starts (3.9)

**Grants and Contributions:**

- Laviolette Bridge project deferred and reduced requirement for Canadian Marine Rescue Auxiliaries (1.2)

**Budgetary - Crown and Other Corporations**

- increased requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd. 2.9
- self-sufficiency not attained by Laurentian Pilotage Authority 1.7

**Performance Information and Resource Justification****Activity Results/Resources Linkages**

The following program outcomes account for most human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degrees of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of the Marine Activity resources include:

- Unobstructed passage and expeditious movement of vessels, including where necessary under ice-conditions, within acceptable levels of risk;
- reduced risks and loss of life;
- protection of the environment and property; and
- cost-effective support to marine trade to, from, and within Canada.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Adverse/favourable weather (ice) conditions;
- international exchange and interest rates, including changes in the cost of living;
- vessel traffic, including commercial, fishing and pleasure craft; and
- Marine Search and Rescue incidents.

Marine Navigation Systems

Figure 2-14 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-14: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	280,083 (1,406)	279,224 (873)	242,824 (345)	225,490 (700)	224,910 (757)
	278,677	278,351	242,479	224,790	224,153
Capital Grants and Contributions	83,791 90	69,158 90	81,861 669	96,386 1,403	80,382 6,077
	362,558	347,599	325,009	322,579	310,612
CRF Revenues	3,320	3,490	4,309	4,391	4,334
Person-Years	3,283	3,237	3,254	3,303	3,416

The Marine Navigation Systems sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

Resources under the program are used to maintain approximately 20,700 fixed and floating aids, which has remained fairly constant over the last few years; and 70 radio beacons which under the Radio Beacon Service Plan have been reduced from 135 in 1985 as part of the government's cost reduction program. In addition, although the number of radio stations have increased from 152 to 170, costs have been minimized by remote-controlling some of the stations, thereby reducing the number of person-years required.

Figure 2-15: Total Marine Traffic Flows

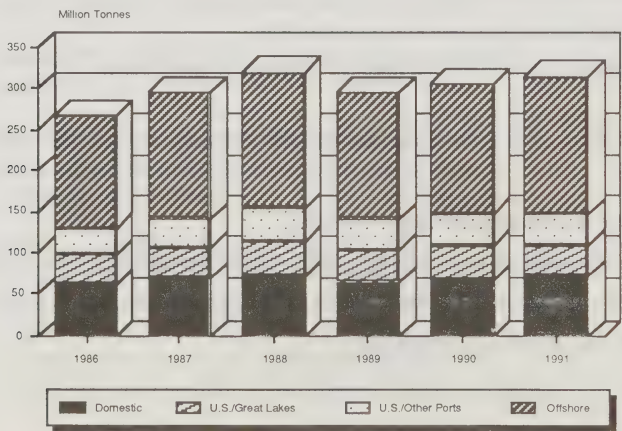
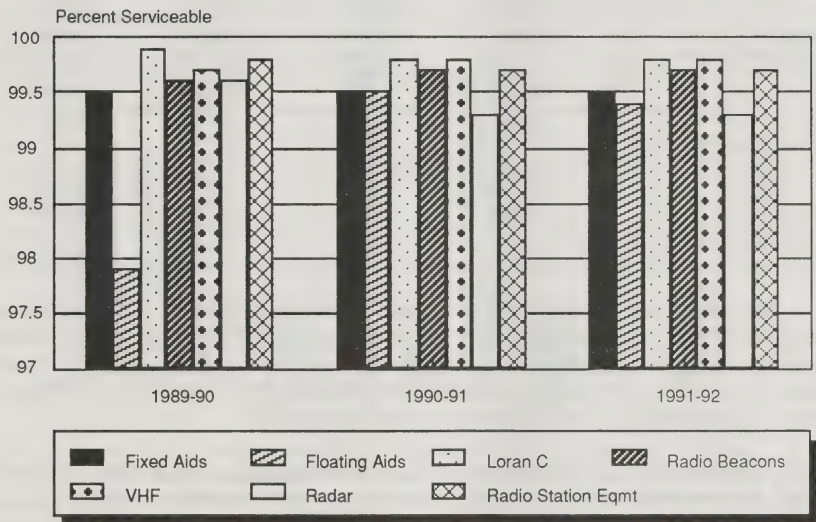




Figure 2-15 displays the amount of cargo traffic being transported through the Canadian marine navigation system. In addition, figure 2-16 displays the percentage of time the equipment is functioning. All equipment has been available more than 99% of the time, with the exception of floating aids during 1989-90 which was directly affected by the ship's crew strike.

Figure 2-16: Percentage of time equipment is available



## Icebreaking and Arctic Operations

Figure 2-17 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-17: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	113,840 (13,586)	120,941 (13,886)	105,225 (12,236)	98,426 (10,654)	99,051 (11,313)
	100,254	107,055	92,989	87,772	87,738
Capital Grants and Contributions	30,309 -	20,132 -	54,518 -	27,296 -	13,854 -
	130,563	127,187	147,507	115,068	101,592
CRF Revenues	7,596	7,646	7,607	8,440	11,044
Person-Years	1,043	1,069	946	1,122	1,043

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives, including Sovereignty in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

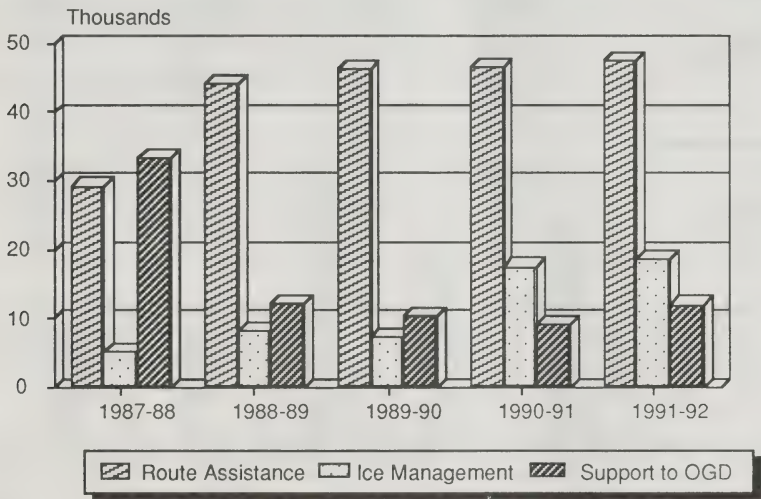
A total of seven heavy icebreaking vessels are employed and complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability (See p. 3-41 which describes the Coast Guard Fleet). In addition, the CCGS *John Cabot* is chartered to Teleglobe Marine Inc. on a full cost-recovery basis. The Eastern Arctic Sealift, which is co-ordinated and cost-recovered by the Coast Guard, resupplies approximately 30 communities in the Eastern Arctic with an average of 52,000 tons of cargo.

**Figure 2-18: Workload Statistics**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Channel Breakouts (in miles)	26,926	26,926	28,669	42,686	57,338
Ferry Harbour Breakouts	55	55	127	32	39
Commercial Harbour Breakouts	248	248	256	155	186
Vessels Escorted	1,328	1,328	1,515	1,359	n/a
Miles of Flood Control and Ice Management Services	23,151	23,151	20,574	23,329	25,550

Figure 2-18 displays some of the workload involved under this sub-activity. The increase in ferry harbour breakouts, commercial harbour breakouts and vessels escorted during 1989-90 is reflective of the harsh winter conditions that were experienced in the Gulf of St. Lawrence and East Coast. Figure 2-19 displays the amount of ship time involved in providing services under this sub-activity.

**Figure 2-19: Ship time (hours)**



Marine Regulatory

Figure 2-20 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

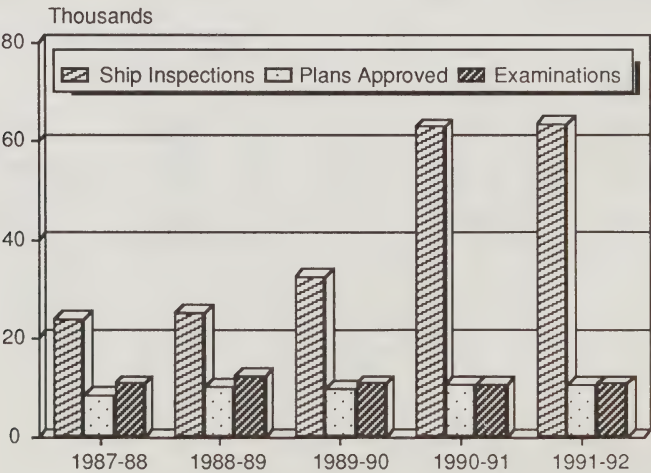
Figure 2-20: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	40,150 (21)	37,683 (21)	38,906 (29)	33,003 (21)	29,483 (21)
	40,129	37,662	38,877	32,982	29,462
Capital Grants and Contributions	5,129 14	9,341 14	5,169 41	2,204 64	3,428 14
	45,272	47,017	44,087	35,250	32,904
CRF Revenues	2,899	2,890	3,272	3,432	4,858
Person-Years	523	500	478	460	485

The Marine Regulatory sub-activity is responsible for developing, promulgating and implementing Marine regulations and standards to contribute to marine safety and environmental protection, and to mitigate the effects of ship-source pollution, and to ensure the provision of workplace safety in the Marine Industry.

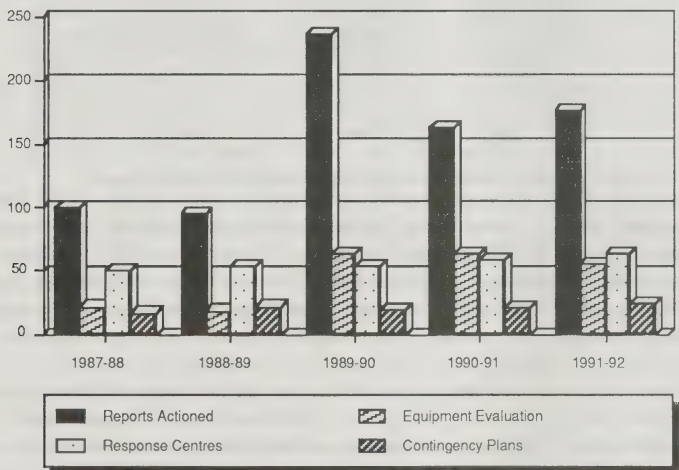
The substantial increase in ship inspections (see figure 2-21) results from the required increase in inspections under Port State control and additional inspections of dangerous goods containers. Personnel resources have been reassigned to this sub-activity to handle this increased workload.

Figure 2-21: Ship Safety Workload



Additional resources have also been reallocated to respond to the government's concern for the environment. Figure 2-22 displays the increase in workload associated with pollution response, as well as an associated increase in the number of pollution response centres designed to locate the necessary pollution clean-up equipment in appropriate locations to improve response time which has been averaging one to six hours on a regional basis. In addition, student hours of training have increased dramatically from 5,000 hours in 1986-87 to over 28,000 in 1990-91. This additional demand for training, from both internal and external sources, reflects the increase in environmental awareness. In addition, regional HAZMAT liaison officers have been established to quantify the risks associated with the transportation of chemicals and other hazardous substances in the marine environment.

Figure 2-22: Pollution Response





## Marine Search and Rescue

Figure 2-23 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

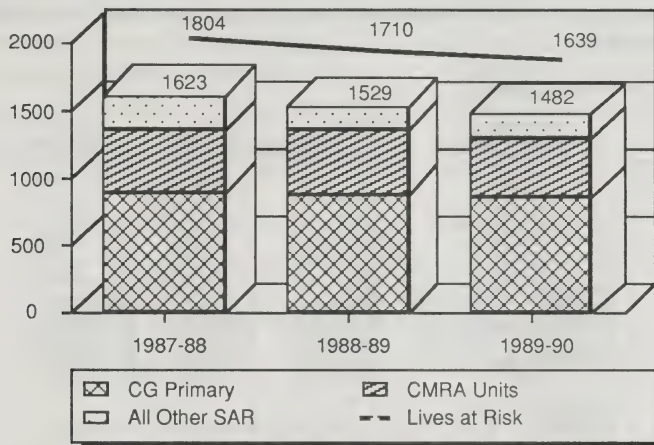
**Figure 2-23: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	66,686 (31)	71,641 (31)	67,139 (60)	62,498 (31)	62,764 (31)
	66,655	71,610	67,079	62,467	62,733
Capital Grants and Contributions	5,228 1,750	13,303 1,605	33,607 1,258	9,765 1,118	14,243 1,028
	73,633	86,518	101,944	73,350	78,004
CRF Revenues	-	-	504	678	153
Person-Years	875	960	935	926	906

The Marine Search and Rescue sub-activity is responsible for providing Marine Search and Rescue capability by the Coast Guard within the Canadian area of responsibility as defined under International Maritime Organization (IMO) agreements and in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence system; and promoting safety to the marine public, in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

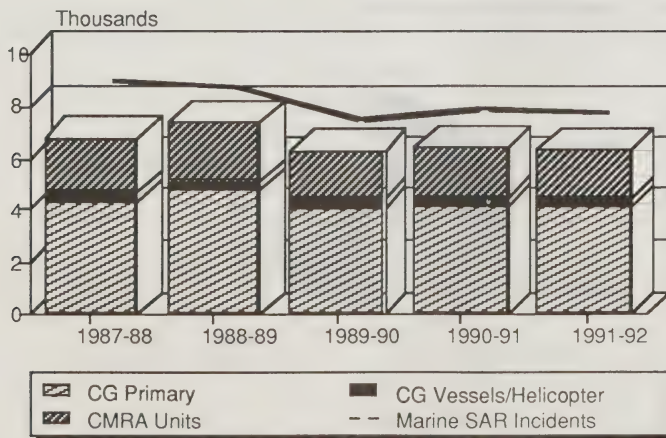
Currently, seventy-four primary search and rescue vessels are operated by the Coast Guard. Of these, forty-one are Inshore Rescue Boats (see p. 3-41 which describes the Coast Guard Fleet), which only operate during the summer months to deal with increased pleasure boating activity. As indicated in Figure 2-24, dedicated SAR resources are utilized to save approximately 900 lives each year. In addition, the Canadian Marine Rescue Auxiliaries are involved in saving more than 400 lives each year.

**Figure 2-24: Lives Saved Compared With Lives at Risk**



In addition to saving lives, the Coast Guard (CG) SAR primary units have been involved in responding to more than 4,000 incidents in which boaters required assistance to ensure the safety of passengers and/or cargo. As well, the Canadian Marine Rescue Auxiliaries (CMRA) answered almost 2,000 requests for assistance. The total number of marine SAR incidents has declined by approximately 14% in recent years despite an increase in pleasure boating activity. The difference between incidents and taskings results from the fact that other government departments and/or vessels of opportunity were tasked due to their closer proximity.

**Figure 2-25: Number of CCG SAR Taskings Compared With Total Marine SAR Incidents**



Public Harbours and Ports

Figure 2-26 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-26: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	1990-91	Forecast 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88	Actual
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	33,156	-	30,667	33,572	33,904	29,451
	33,156	-	30,667	33,572	33,904	29,451
Capital Grants and Contributions	29,019	5	38,474	34,755	38,788	16,686
			5	67	22	118
	62,180		69,146	68,394	72,714	46,255
CRF Revenues	12,544		12,621	10,946	11,449	10,949
Person-Years	90		90	90	87	87

The Public Harbours and Ports sub-activity is responsible for providing an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

There are 526 public harbours and ports located throughout Canada which are maintained, administered and developed by this sub-activity (see figure 2-27 for the regional distribution). These facilities provide access to isolated communities as well as supporting local industries. These ports are not financially self-sufficient, however it is anticipated that approximately 43% of the operating costs will be recovered from the collection of wharfage, harbour and letting charges. See figure 3-20 on p. 3-34 for revenue credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figures 2-27: Public Harbours and Ports

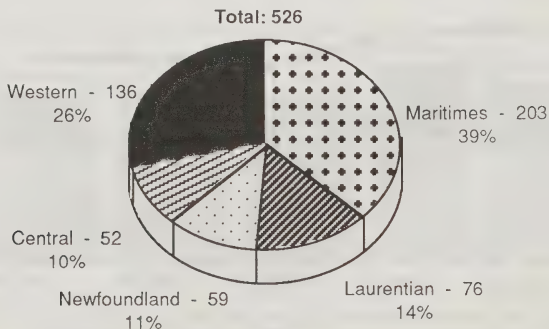
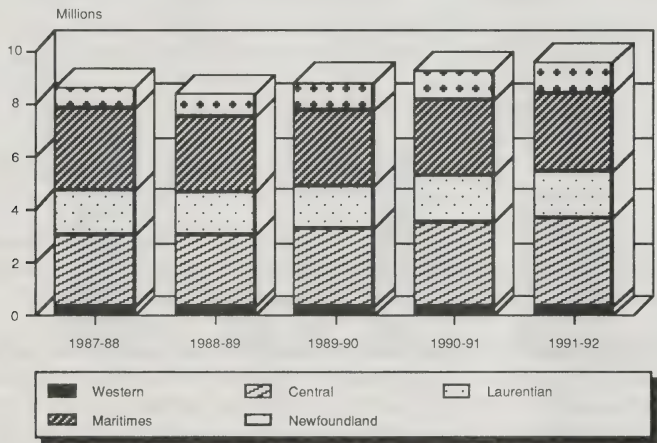


Figure 2-28 displays the amount of cargo utilizing these public harbours and ports regionally. Volume has increased by approximately 8% which accounts for the increase in operating costs being recovered. In addition, nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Figure 3-24, p. 3-38 lists the currently outstanding loans.

Figure 2-28: Tonnage of Cargo Handled at Public Port Facilities



## Direction and Administration

Figure 2-29 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-29: Net Expenditures**

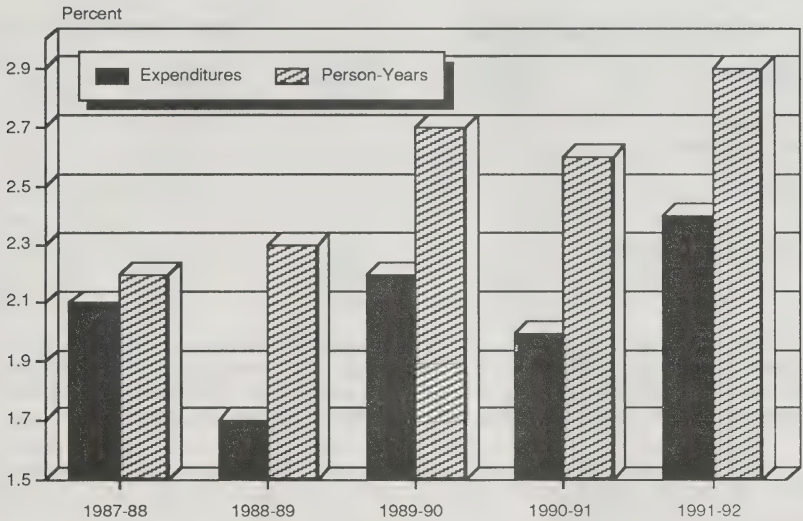
(thousands of dollars)	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>	<b>Actual 1988-89</b>	<b>Actual 1987-88</b>
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	<b>10,632</b> -	10,108 -	11,871 (8)	9,220 -	10,003 -
	<b>10,632</b>	10,108	11,863	9,220	10,003
Capital	<b>2,318</b>	1,130	1,773	2,227	1,528
	<b>12,950</b>	11,238	13,636	11,447	11,531
CRF Revenues	<b>81</b>	153	190	303	658
Person-Years	<b>143</b>	141	159	138	136

The Direction and Administration sub-activity is responsible for directing the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Figure 2-30 displays the percentage of resources and person-years utilized by this sub-activity in relation to the total resources and person-years allocated to the Marine/Canadian Coast Guard program. These resources are allocated to the offices of the Associate Deputy Minister/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.



**Figure 2-30: Direction and Administration as a Percentage of total Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and person-years**



The slight increase in resources allocated to this sub-activity results from additional workload transferred from Corporate Finance and Personnel and implementation of Regional Resource Management units. This increase has been absorbed internally through reallocations.

## Canarctic Shipping Company Limited

Figure 2-31 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-31: Net Expenditures**

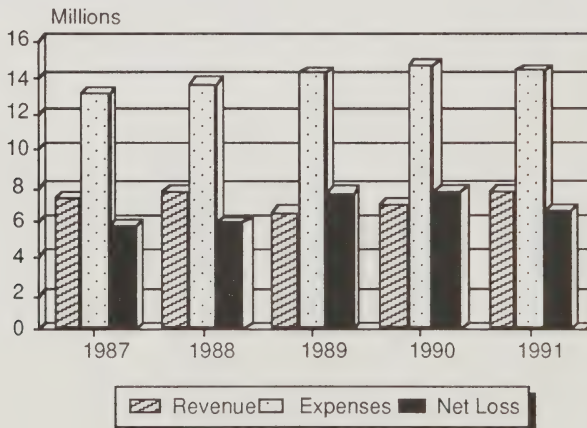
(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	-	-	-	-	-
Net Operating	-	-	-	-	-
Capital Grants and Contributions	-	-	-	-	-
Payments to Crown Corporations	6,672	7,763	7,740	5,964	5,855
	6,672	7,763	7,740	5,964	5,855

The Canarctic Shipping Company Limited, which is a joint-venture company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%) is responsible for providing superior arctic shipping services, tanker operations, ship management services, and resource development support services to corporations, communities and government agencies operating in the polar region.

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the operating deficit and lease financing cost associated with the operation of the M.V. *Arctic*.

Figure 2-32 displays the operating results of the Company and the amount of subsidization. Due to the Company not being able to carry out a full Arctic trading season, earnings have fallen below expectations.

**Figure 2-32: Financial Results**



## Pilotage Services

Figure 2-33 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

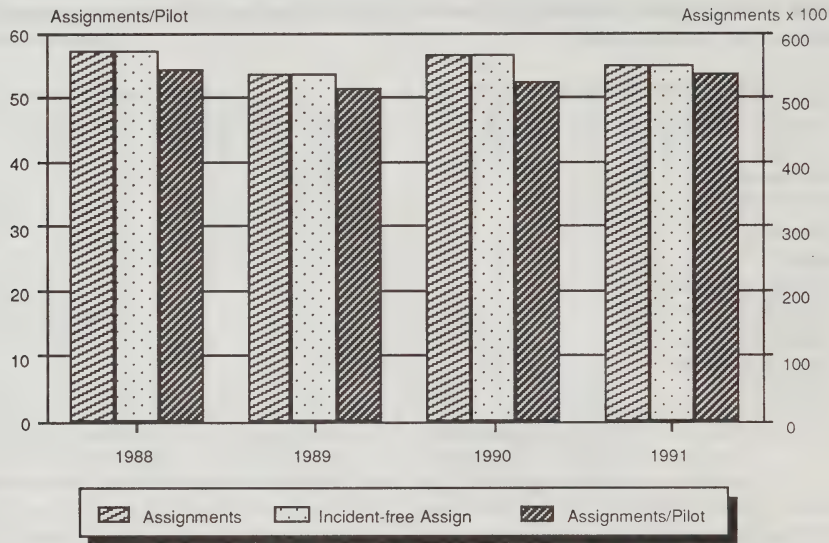
**Figure 2-33: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating Revenue (Vote Netted)	-	-	-	-	-
Net Operating	-	-	-	-	-
Capital Grants and Contributions	-	-	-	-	-
Payments to Pilotage Authorities					
Atlantic Pilotage	-	200	-	492	444
Laurentian Pilotage	-	1,400	1,673	1,587	1,543
Great Lakes Pilotage	-	1,500	-	-	1,019
Pacific Pilotage	-	-	-	-	-
	-	3,100	1,673	2,079	3,006

Four pilotage authorities operate in Canada: Atlantic Pilotage Authority; Laurentian Pilotage Authority; Great Lakes Pilotage Authority Limited; and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Limited which is a wholly owned subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Each pilotage authority is responsible for establishing, operating, maintaining and administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and prescribing tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. also guides ships through a system of locks. Figure 2-34 displays the actual number of pilotage assignments handled by the pilotage authorities and the total number of incident-free assignments. However as traffic volumes have declined somewhat and delays have been experienced in implementing the necessary tariff increases, financial support has been necessary as cost-cutting measures have not been sufficient to fully offset lower revenue.

Figure 2-34: Pilotage Assignments



## C. Aviation

### Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

### Description

The Aviation Activity is responsible for the development and operation of civilian air navigation system, regulating civil aviation activities, promoting safety, and providing aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies. The Aviation Group is responsible for administering the Aeronautics Act and other relevant legislation. To carry out its responsibility, the activity is divided into 5 sub-activities.

**Air Navigation System:** this sub-activity ensures the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system. It provides three main functions. The Air Traffic Services function is to prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic. The Technical Services function is to ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight service and radio navigational aids for aircraft navigation. The Aviation Services function plans and determines the requirements, policies, standards, procedures for the air navigation system and provides flight calibration and inspection services and aeronautical information.

**Aviation Regulation:** this sub-activity establishes, administers and enforces regulations, necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation and the prevention of accidents.

**Aviation Safety Analysis and Promotion:** this sub-activity encourages aviation personnel and aircraft operators to use safe practices and procedures in all aviation activities. Aviation safety deficiencies are identified and defined through research and analysis. Relevant safety information is disseminated to aviation personnel and aircraft operators (audio-visual material, educational programs and site visits etc.).

**Aircraft Services:** this sub-activity provides and maintains aircraft in support of Transport Canada's program operations as well as other federal government departments and agencies. This includes providing the appropriate professional training to the civil aviation inspection client population and Transport Canada's aircraft maintenance personnel.

**Direction and Administration:** this sub-activity provides the overall management and direction for the Aviation Activity including specification of policies and priorities and provision of resource management services.

### Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 18.2% of the Department's total 1991-92 net expenditures and 35.1% of the total person-years.



**Figure 2-35: Net Activity Resource Requirements**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
<b>Budgetary</b>						
Air Navigation System	225,362	5,552	273,727	5,572	(48,365)	(20)
Aviation Regulation	70,197	942	69,662	935	535	7
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,534	49	4,807	52	(273)	(3)
Aircraft Services	82,045	438	37,325	434	44,720	4
Direction and Administration	8,967	76	9,107	72	(140)	4
<b>Total</b>	<b>391,105</b>	<b>7,057</b>	<b>394,628</b>	<b>7,065</b>	<b>(3,523)</b>	<b>(8)</b>
CRF Revenues	4,405		5,000		(595)	

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1991-92 are \$3.5 million or 0.9% lower than the 1990-91 forecast. The decrease is a result of the following factors:

\$ Millions

### Budgetary - Departmental Operations

#### Operating:

- the difference is attributable to the one-time payment in 1990-91 for the pay-in-lieu program and the retroactive equity pay of \$19M; decreases in other operating costs were partially offset by price increases in salaries and wages. (29.6)

#### Capital:

- increased requirements primarily due to Canadian Automated Air Traffic System project and the acquisition of turbojet aircraft and a simulator 73.8

#### Grants & Contributions:

- minor decrease in a contribution agreement (0.2)

#### Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- the increase in revenue is due to a larger allocation of air transportation tax credited to Aviation activity, as a result of wind-down of Airport Revolving Fund (47.5)

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 Forecast is \$42.8 million or 9.8% lower than the 1990-91 Main Estimates of \$437.4 million. The difference is explained by the following factors:

Budgetary-Departmental Operations

Operating:

- increased requirements of 161 PYs, associated salaries and overtime relating to the increased workload in air traffic control and regulations 22.2
- pay-in-lieu program for surplus staff and retroactive equity pay 18.8
- additional requirements for the recruitment and training of air traffic personnel and for operating the air navigation system 21.8
- transfer from capital reflecting the impact of the fixed asset policy 6.6

Capital:

- decrease primarily due to transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities (52.8)
- transfer to operating reflecting the impact of the fixed asset policy (6.6)

Grants & Contributions:

- the increase is due to additional authority obtained for the James Bay Development Society contribution (\$500k) and an increase for the Denmark/Iceland Agreement 0.9

Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:

- the increase in revenue is due to a larger allocation of Air Transportation Tax (\$50.9 million), and by increases to North Atlantic Enroute Fees (\$1.5 million) and Telecommunication charges (\$1.3 million) (53.7)

Figure 2-36 Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)

	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Air Navigation System	456,979	269,323	500	726,802	(501,440)	225,362
Aviation Regulation	70,069	1,631	132	71,832	(1,635)	70,197
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,322	212		4,534		4,534
Aircraft Services	49,426	48,197		97,623	(15,578)	82,045
Direction and Administration	8,402	136	429	8,967		8,967
	589,198	319,499	1,061	909,758	(518,653)	391,105

## Activity Capital Resources:

Figure 2-37 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital programs may be found in the general capital program discussion in Section 3, starting on p. 3-4.

**Figure 2-37: Summary of Capital Projects by Component**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actuals 1989-90	Actuals 1988-89	Actuals 1987-88
Air Navigation System	269,323	236,900	235,214	189,655	176,864
Aircraft Services	48,197	5,100	3,345	9,121	6,746
Other Aviation	1,979	3,700	3,787	2,901	1,898
	319,499	245,700	242,346	201,677	185,508

## Past Financial Performance

**Figure 2-38: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1989-90					
	Actuals		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Air Navigation System	291,622	5,595	401,934	5,418	(110,312)	177
Aviation Regulation	66,969	905	59,961	947	7,008	(42)
Aviation Safety Analysis and Promotion	4,734	49	3,860	49	874	-
Aircraft Services	36,602	433	27,844	437	8,758	(4)
Direction and Administration	8,659	66	12,610	53	(3,951)	13
	408,586	7,048	506,209	6,904	(97,623)	144

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were \$97.6 million or 19.3% lower than projected in 1989-90 Main Estimates. The major causes for the reduced requirement are as follows:

## Budgetary - Departmental Operations

### Operating:

\$ Millions

- increased requirements of 130 PYs, associated salaries and overtime relating to the increased workload in air traffic control; 22.0
- retroactive contractual salary increases and statutory payments; 10.1

- additional requirements for the recruitment, training and relocation of air traffic personnel; and for operating the air navigation system; 36.6

#### **Capital:**

- decrease primarily due to transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities; (53.9)

#### **Grants & Contributions:**

- increase due to one-time grant to Airshow Canada International Symposium (\$90K), a contribution to the Recreational Aircraft Association of Canada (\$50K), and an increase in the payments to the government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities (\$238k) 0.4

#### **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:**

- decreased requirements primarily due to increased revenues from telecommunication fees and an increase in allocation of Air Transportation Tax (112.7)

### **Performance Information and Resource Justification**

#### **Activity Results/Resource Linkages**

The following program outcomes account for most human and financial resources dedicated to the Aviation activity. Measures that assess the degrees of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of the Aviation Activity resources include:

- Controlled air space and aircraft movements;
- timely and accurate operational and safety information dissemination;
- reliable navigational aids;
- regulations and legislation that prescribe a minimum standard of safety for all aviation activities;
- aviation personnel, aircraft and other aeronautical products and the operations of commercial air carriers, maintenance and other aviation companies that are properly qualified/certified to standards, regulations and/or legislation;
- enforcement action where non-compliance with regulations and legislation is found;
- effective safety education and the identification of deficiencies; and

- a cost-effective non-military flight operations capability that serves government aviation objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, outcomes expected, or both include:

- Rates of advancement in technological developments, world wide, in avionics, electronics and systems;
- air traffic volume and revenues as functions of economic activity; and
- availability of quality resources and the training system capacity (number of inspectors and number of air traffic controllers).

## Air Navigation System

Figure 2-39 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-39: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	456,979	489,868	444,111	407,749	386,627
Less:					
Revenues	(34,203)	(32,447)	(31,337)	(22,816)	(24,457)
Recoveries*	(626)	(654)	(706)	(653)	(741)
ATT*	(466,611)	(420,440)	(355,660)	(336,491)	(268,024)
Total Revenue (Vote Netted)*	(501,440)	(453,541)	(387,703)	(359,960)	(293,222)
	(44,461)	36,327	56,408	47,789	93,405
Capital	269,323	236,900	235,214	189,655	176,864
Grants & Contributions	500	500	-	-	-
	225,362	273,727	291,622	237,444	270,269
CRF Revenues	4,405	5,000	5,508	3,579	4,216
Person Years	5,552	5,572	5,595	5,600	5,608

\* These numbers have been restated to reflect discontinuance of the Airports Revolving Fund.

The Air Navigation System sub-activity is responsible for the development and operation of civilian air navigation system. It provides reliable navigational aids and control, air space and aircraft movements. With the promulgation of the economic regulatory reform, air traffic has increased. Figure 2-41 demonstrates the direct hours of service to users have increased and will remain stable in 1991-92. The numbers of air traffic control sites and flight service stations are expected to decline slightly to improve the efficiency of the system and to reflect the new emerging air traffic patterns.



There have been increases in the capital resources to improve the air navigation capital infrastructure resulting from technological advances. The major undertakings include: the Radar Modernization Project (RAMP), the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) and the Microwave Landing System (MLS).

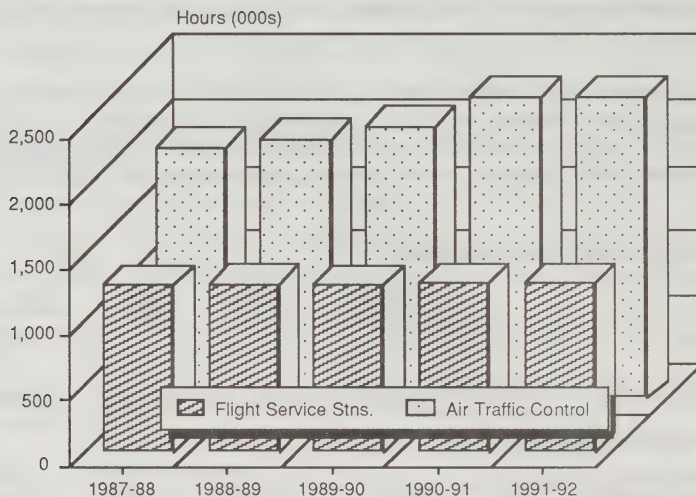
The implementation of the capital projects will enable improvement to the efficiency of the overall operation of the air navigation system. In addition, it will allow the Department to meet future growth-related demands for air traffic service and to provide significant benefits to users by improving flight data-processing capabilities and by providing a highly accurate positioning system for approaches and landings.

**Figure 2-40: Performance Information**

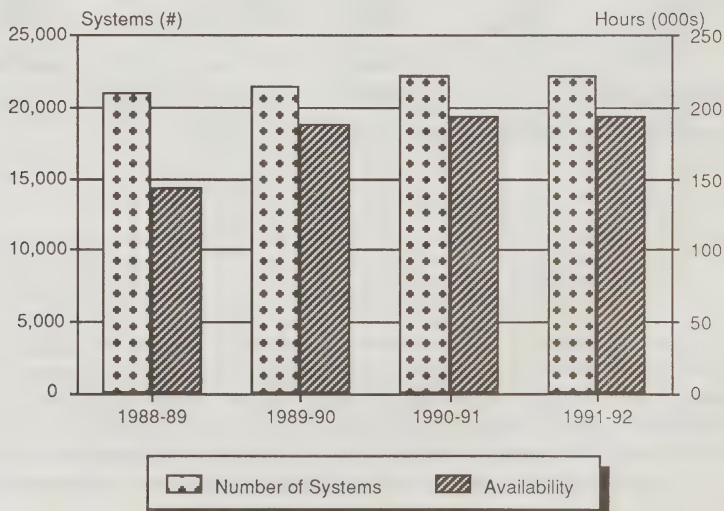
	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>	<b>Actual 1988-89</b>	<b>Actual 1987-88</b>
<b>Air Traffic Control Services</b>					
Air Traffic Control Sites	71	72	75	75	75
Direct Hours of Service to Users	2,298,181	2,298,181	2,073,471	1,984,653	1,911,809
<b>Flight Information and Advisory Services</b>					
No. of Flight Service Station	106	108	108	109	109
Direct Hours of Service to Users	1,275,133	1,275,133	1,254,600	1,264,532	1,260,294
<b>Technical Services</b>					
Radar Surveillance Systems	2,029	2,029	2,026	2,001	n.c.
Navigation Aids	1,981	1,981	1,970	1,898	n.c.
Communication System	12,912	12,912	12,314	12,183	n.c.
Others	5,373	5,373	5,298	5,076	n.c.
Total Systems	22,295	22,295	21,608	21,158	n.c.
System Availability in hours (000's)	194,690	194,715	188,713	143,634	n.c.

n.c. denotes non-comparability as definition has been changed

**Figure 2-41: Hours of Service Provided**



**Figure 2-42: Systems Reliability**



## Aviation Regulation

Figure 2-43 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-43: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Actual 1989-90</b>	<b>Actual 1988-89</b>	<b>Actual 1987-88</b>
Gross Operating	<b>70,069</b>	68,150	64,664	59,650	54,321
Less:					
Revenues	<b>(1,620)</b>	(1,615)	(1,079)	(880)	(831)
Recoveries	<b>(15)</b>	-	-	-	-
Total Revenue (Vote-netted)	<b>(1,635)</b>	(1,615)	(1,079)	(880)	(831)
	<b>68,434</b>	66,535	63,585	58,770	53,490
Capital	<b>1,631</b>	3,000	3,267	1,834	1,488
Grants & Contributions	<b>132</b>	127	117	122	100
	<b>70,197</b>	69,662	66,969	60,726	55,078
Person Years	<b>942</b>	935	905	936	876

The Aviation Regulation sub-activity is responsible for establishing, administering and enforcing legislation, regulations and standards necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation and the prevention of accidents. This sub-activity certifies and monitors the competence of aviation personnel, aircraft and aeronautical products, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.

The regulatory activities have contributed to the favourable safety record of major Canadian air carriers as compared to other major aviation countries. A recent evaluation study found that the level of safety for the major air carriers in Canada improved steadily until 1985 and since then has remained stable.

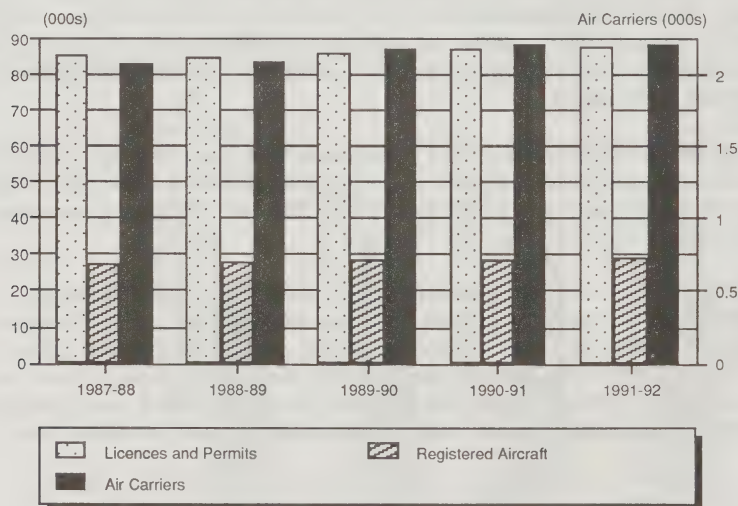
The Regulatory Directorate has implemented new training concepts to raise the level of knowledge and experience among departmental pilots and engineers. Changes to policy and regulations have been identified to preserve a high level of technical expertise. Increases in domestic type approval activity, including those of highly complex transport aircraft incorporating new technology, are expected. A National Aviation Company Information System has been developed and will allow easy access to operational data required by inspector personnel for the efficient conduct of audit, surveillance and certification duties.

**Figure 2-44: Summary of performance statistics**

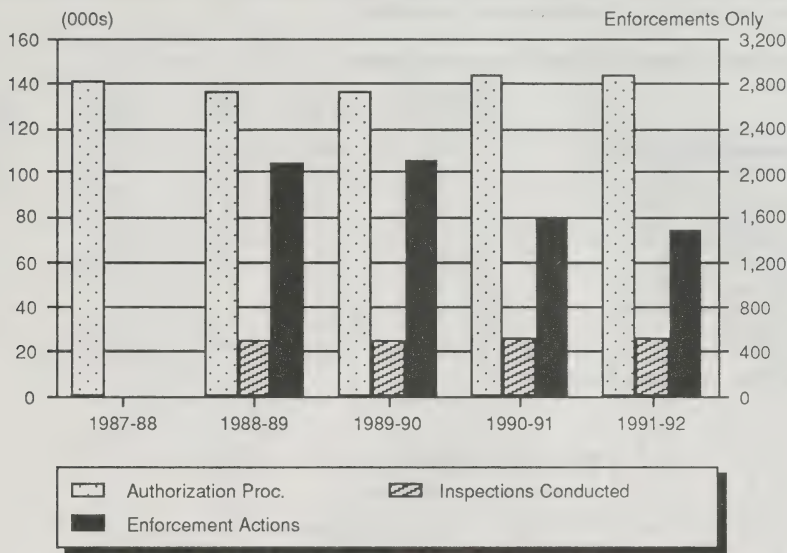
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
No. of Personnel Licences and Permits in Force	87,756	86,887	86,027	84,871	85,039
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	2,205	2,200	2,173	2,088	2,071
No. of Registered Aircraft	28,684	28,400	28,119	28,027	27,586
No. of Regulatory Authorizations Processed					
. Licensing Transactions	135,264	134,407	125,313	127,876	132,663
. Aeronautical Product Approvals	1,930	1,866	2,451	2,186	1,788
. Organization Approvals	6,631	6,734	8,055	7,167	7,189
<b>Total</b>	<b>143,825</b>	<b>143,441</b>	<b>135,554</b>	<b>137,229</b>	<b>141,640</b>
No. of Inspections conducted					
. Personnel	19,777	19,801	19,190	19,350	17,913
. Aircraft	2,640	2,610	2,611	2,504	n.c.
. Organizations	4,181	4,194	3,466	3,885	4,443
<b>Total</b>	<b>26,568</b>	<b>26,605</b>	<b>25,267</b>	<b>25,739</b>	<b>n.c.</b>
No. of Enforcement Actions	1,490	1,580	2,104	2,093	n.c.

N.C. Denotes non-comparability as the definition has been changed.

**Figure 2-45: Aviation Regulation Client Base**



**Figure 2-46: Aviation Regulation Workload**



### Aviation Safety Analysis and Promotion

Figure 2-47 displays a 5-year trend for human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-47: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	4,322	4,207	4,396	4,043	3,714
Capital	212	600	338	253	250
	4,534	4,807	4,734	4,296	3,964
Person Years	49	52	49	52	50

The Aviation Safety Analysis and Promotion sub-activity is responsible for promoting safety practices and procedures in all aviation activities.

The outcomes expected are effective safety education and the identification of deficiencies. The promotion of safety has been a contributing factor to the favourable safety record of Canadian air carriers as compared to other major aviation countries. Promotion of safety has proved to be a cost effective means of encouraging compliance with regulations.

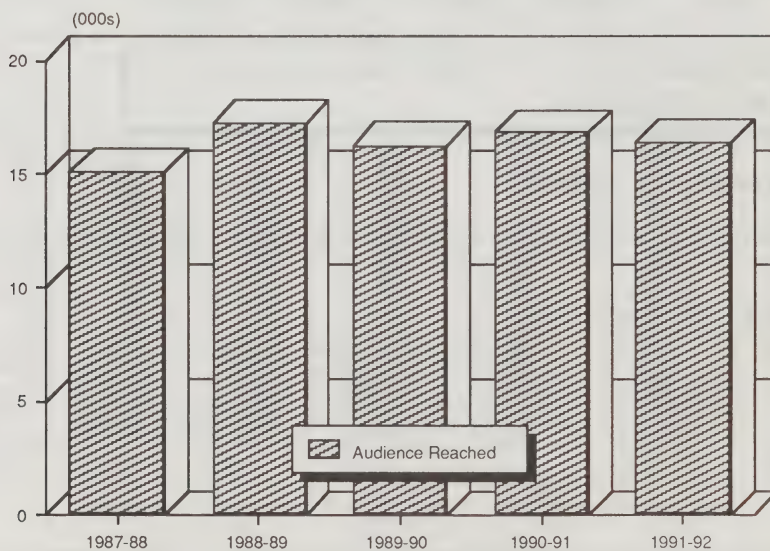


Allocation of resources permits the initiation of the annual Aviation Safety Conference and the production and dissemination of safety promotion materials. In addition, safety briefings are provided based on industry demand and within the limit of resource availability.

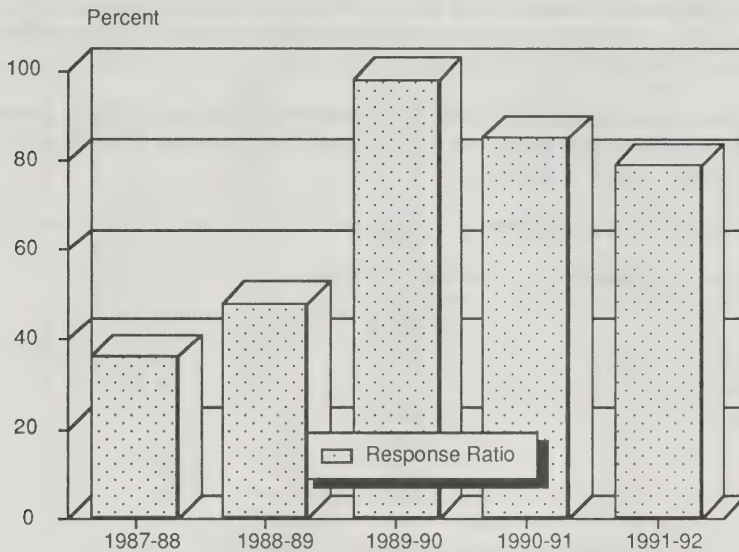
**Figure 2-48: Summary of Key Workload Variables**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
No. of Safety Presentations and Briefings	<b>449</b>	450	487	263	345
Audience Reached	<b>16,420</b>	16,822	16,303	17,243	15,072
% Safety Briefings Conducted vs. Requested	<b>79%</b>	85%	98%	48%	36%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	<b>310</b>	310	310	205	240
Transportation Safety Board (formerly Canadian Aviation Safety Board) recommendations	<b>110</b>	110	10	28	59

**Figure 2-49 Audience Reached**



**Figure 2-50: Briefings - Conducted/Requested**



## Aircraft Services

Figure 2-49 displays a 5 year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-51 Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	49,426	48,200	48,620	42,217	40,300
Less:					
Revenues	(7)	(7)	(7)	(2)	(5)
Recoveries*	(15,571)	(15,968)	(15,356)	(14,518)	(13,003)
Total Revenues (vote-netted)	(15,578)	(15,975)	(15,363)	(14,520)	(13,008)
Operating	33,848	32,225	33,257	27,697	27,292
Capital Grants & Contributions	48,197	5,100	3,345	9,121	6,746
	-	-	-	-	-
Total Expenditures	82,045	37,325	36,602	36,818	34,038
Person Years	438	434	433	442	440

\* These numbers have been restated to reflect discontinuance of the Airports Revolving Fund.

The Aircraft Services sub-activity is responsible for the provision and maintenance of aircraft in support of Transport Canada's program as well as other federal government departments and agencies.

Allocation of resources provides for the maintenance of the currency of civil aviation inspection personnel and the Transportation Safety Board (TSB) inspectors. In addition, the branch supports the marine operation by providing for the operation of the helicopter fleet and search and rescue activities. As well, the aircraft are used for calibrating the radar and navigational aids of the air navigation system. The Branch provides approximately 40,000 flying hours annually for the above functions.

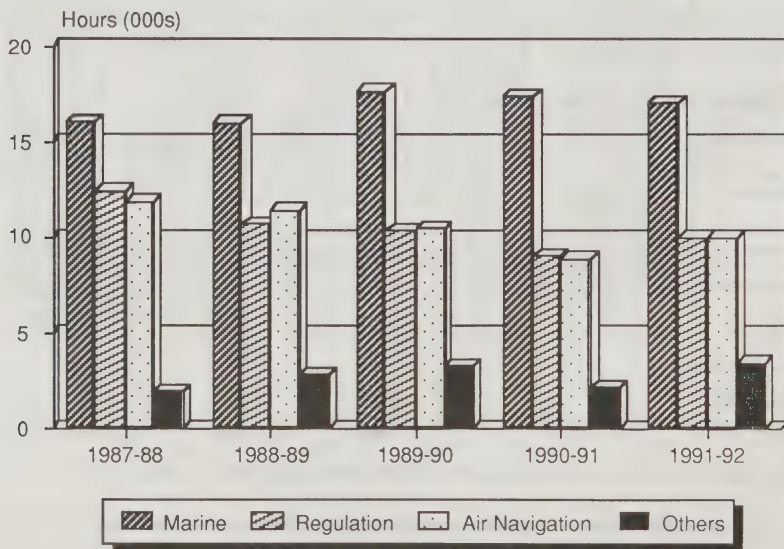
The Department is initiating the orderly replacement of the ageing departmental aircraft. The replacement strategy is consistent with the Operational Fleet Plan formulated after detailed review of the operational and aircraft fleet requirements.

Figure 2-52 provides a breakdown of the key performance statistics of this sub-activity.

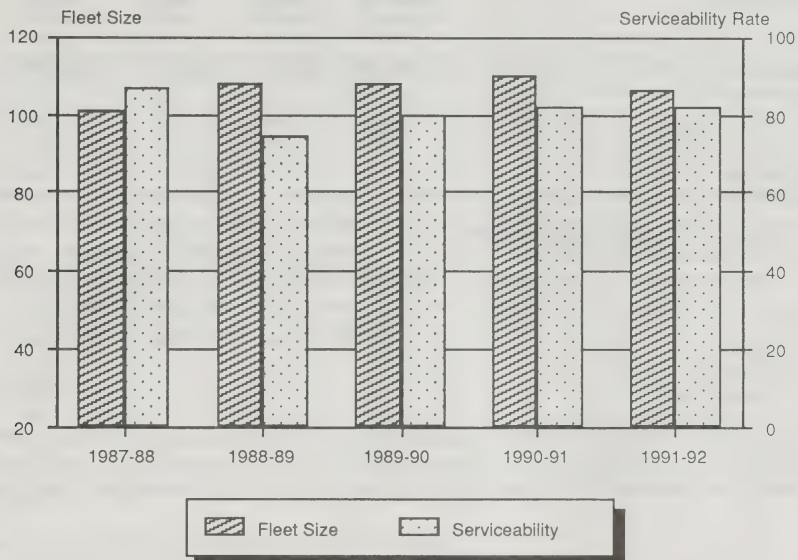
**Figure 2-52: Summary of Key Workload Variables**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Aircraft Fleet Size	106	110	108	108	101
Aircraft Serviceability Rate	82.4%	82.3%	80.2%	74.7%	87.3%
Flying hours provided					
Marine	17,000	17,298	17,608	15,993	16,054
Regulatory	10,000	9,058	10,331	10,752	12,352
Air Navigation	10,000	8,933	10,497	11,420	11,883
Other (including TSB)	3,450	2,281	3,336	2,859	2,068
Flying hours provided - Total	40,450	37,570	41,772	41,024	42,357

**Figure 2-53: Flying Hours Provided**



**Figure 2-54 Fleet Operations**



### Direction and Administration

Figure 2-55 displays a five-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-55 Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	8,402	8,328	7,853	8,338	10,802
Capital	136	100	182	814	160
Grants and Contributions	429	679	624	242	88
	8,967	9,107	8,659	9,394	11,050
Person Years *	76	72	66	56	57

\* Responsibility for the International Civil Aviation Office (ICAO) was transferred to Direction and Administration in 1989-90.

The expenditure in grants and contributions are primarily related to the Icelandic and the Danish Joint Financing agreement. Fluctuations in the levels of the total payments, each year, result from Canada's commitment to the agreement under which the charging mechanism is based on the air traffic in the North Atlantic.

The relationship of Direction and Administration operating expenditures and Person-Years to total Aviation Operations are displayed in Figures 2-56 and 2-57, respectively.

**Figure 2-56: Operating Expenditures Relationship**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92 \$	Forecast 1990-91 \$	Actual 1989-90 \$	Actual 1988-89 \$	Actual 1987-88 \$
Total Aviation Group	589,198	618,753	569,644	521,997	495,764
Percentage change from Previous Year	(4.8)	8.6	9.1	5.3	-
Direction and Administration	8,402	8,328	7,853	8,338	10,802
Percentage Change from Previous Year	0.8	6.0	(5.8)	(22.8)	
Percentage of Total	1.4	1.3	1.4	1.6	2.2

**Figure 2-57: Person-Year Relationship**

	Estimates 1991-92 P-Y	Forecast 1990-91 P-Y	Actual 1989-90 P-Y	Actual 1988-89 P-Y	Actual 1987-88 P-Y
Total Aviation Group	7,057	7,065	7,048	7,086	7,031
Percentage change from Past Year	(0.1)	0.2	(0.5)	0.8	-
Direction and Administration	76	72	66	56	57
Percentage Change from Previous Year	5.6	9.1	17.9	(1.8)	-
Percentage of Total	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8

\* Responsibility for the International Civil Aviation Office (ICAO) was transferred to Direction and Administration in 1989-90



D. Airports

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports network in Canada.

Description

The Airports Group is responsible for the development, maintenance and operation of civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as response services, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include 8 major airports and 97 national, regional and local airports.

Resource Summaries

The Airports Group accounts for approximately 18.2% of the Department's total 1990-91 gross expenditures, before revenues, recoveries and Air Transportation Tax are credited to the Program, and 19.4% of the total person-years.

Figure 2-58: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Airports *	-	3,915	-	3,939	-	(24)
CRF Revenues	1,100		29,100		(28,000)	

\* Financial data reflect wind-down of Airports and Associated Ground Services Revolving Fund (ARF) at March 31, 1991. See pp. 2-53 and 3-32.

**Explanation of Change:** Discontinuance of the Airports Revolving Fund and the method of allocating ATT (see p. 3-34) is such that the financial requirements for 1991-92 and the 1990-91 forecast net out to zero. This has resulted in allocating less ATT to Airports as Terminal Control Costs and Grants-in-Lieu of Taxes are no longer charged to this activity. Fluctuations between expenditure categories that net out to zero, include the following:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

Gross Operating:

- transfer of minor activities and resources to the Aviation Group (9.8)

Capital:

- increase reflects normal cashflow changes within existing approved capital program 16.9

**Contributions:**

- this reflects an increase in the contribution to Nouveau Quebec, reprofiling of Nouveau Quebec's contribution from 1990-91 and includes an operating subsidy to Chatham airport 3.6

**Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax (ATT):**

- additional revenues result from greater traffic volumes and from revenue generating initiatives such as; retail redevelopment at major airports, a revised tendering process for airport concessions and negotiation of several new leases with respect to land development (5.6)
- though the overall ATT is lower due to adjustments relative to the discontinuance of the Revolving Fund, there is a net increase in ATT over 1990-91 forecasts mainly to offset an increase in Airports Capital allocation and an increase in non-tax revenues (5.0)

**Person-Years:**

- this decrease reflects a transfer of person-years to the Aviation Group as part of the budget purification process (24 P-Y)

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast is \$94.2 M higher than provisions in 1990-91 Estimates, due primarily to elimination of terminal control charges by Aviation to Airports; Grants-in-Lieu of Taxes offset by a reduction in ATT allocation. Also additional capital works and associated operating expenditures totalling \$32.4 million are forecast to accommodate increased traffic; contribution payments are also expected to be \$7.8 million lower than estimated.

**Figure 2-59: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts**

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Airports	378,564	172,156	46,227	596,947	(596,947)	-

**Activity Capital Resources**

Figure 2-60 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures. Further information on the Activity's capital program may be found in the Details of Major Capital Projects in Section 3, starting on p.3-16.

**Figure 2-60: Capital Program by CIP Component**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Buildings	67,161	60,412	84,866	65,735	88,389
Aircraft Operating Areas and Facilities	55,421	49,851	57,978	66,706	60,358
Vehicle Operating Areas and Facilities	8,662	7,765	13,121	23,194	13,563
Other Airport Facilities Equipment and Systems	40,912	37,272	61,266	90,922	63,748
Total Capital	172,156	155,300	217,231	246,557	226,058

## Past Financial Performance

**Figure 2-61: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1989-90		
	Actual	Main Estimates	Change
	\$	\$	\$
Operating Expenditures	347,836	473,844	(126,008)
Capital Expenditures	217,231	201,910	15,321
Contributions	47,664	48,826	(1,162)
Total Expenditures	612,731	724,580	(111,849)
Revenues	470,040	439,435	30,605
Recoveries*	4,603	35,867	(31,264)
ATT Allocation*	138,088	331,828	(193,740)
Total Revenues	612,731	807,130	(194,399)
Net Resources Required (Provided)	-	(82,550)	82,550
Total Person Years	3,892	4,027	(135)

\* These numbers have been restated to reflect discontinuance of the revolving fund.

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were \$82.6 million less than projected in 1989-90 Main Estimates. The major explanations for this decrease are as follows:

\$ Millions

### Budgetary - Departmental Operations

#### Operating:

- this variance is a result of a decrease of \$11.6M in operating costs and a decrease of \$114.4M due to changes in reporting internal recoveries for terminal control and management overhead charges (126.0)

#### Capital:

- the increase in traffic volumes has placed demands on the system for additional facilities yielding \$35M in additional revenue. Consequently, Airports was given the authority to spend an additional \$15M in capital over the originally approved level 15.3

**Contributions:**

- this difference is due largely to a decrease to the proposed expenditure for the Local/Local Commercial Program (1.1)

**Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:**

- this variance is due to an increase in passenger volumes and aircraft movements; to greater revenue from concessions due to better than expected business; and to re-allocation of ATT to Aviation. 194.4

**Person Years:**

- this decrease is a result of a Departmentally imposed staffing freeze. (135 P-Y)

**Performance Information and Resource Justification****Activity Results/Resources Linkages**

The major outcome expected from the application of Airports Activity resources is the availability of reliable airfield services and facilities on a cost recoverable basis.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Air traffic volumes and revenues as functions of economic activity;
- land-use and environmental concerns; and
- divestiture of airports to local authorities.

## Airports

Figure 2-62 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this Activity.

**Figure 2-62: Net Expenditures**

(thousands of dollars)					
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Gross Operating	378,564	388,401	347,836	319,835	316,810
Less:					
Revenues	(506,997)	(502,700)	(470,040)	(441,005)	(402,873)
Recoveries*	(3,460)	(2,200)	(4,603)	(5,678)	(5,710)
ATT*	(86,490)	(81,401)	(138,088)	(162,451)	(166,980)
Total Revenues*	(596,947)	(586,301)	(612,731)	(609,134)	(575,563)
Net Operating	(218,383)	(197,900)	(264,895)	(289,299)	(258,753)
Capital	172,156	155,300	217,231	246,557	226,057
Grants and contributions	46,227	42,600	47,664	42,742	32,696
	-	-	-	-	-
CRF Revenues	1,100	29,100	1,117	3,579	1,579
Person-Years	3,915	3,939	3,892	3,964	4,416

\* These numbers have been restated, in all years, to reflect changes due to the discontinuance of the Airports Revolving Fund. See p. 3-32.

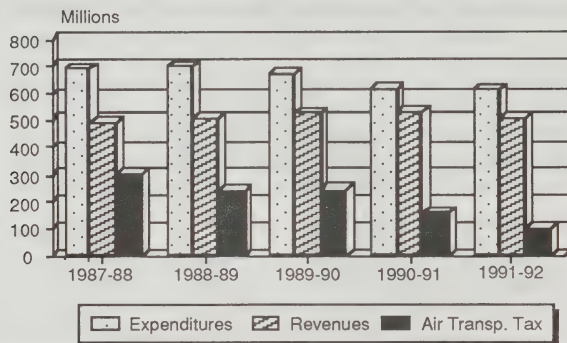
Treasury Board approved the abolition of the self-supporting airports and associated ground services revolving fund (commonly known as the Airports Revolving Fund) effective 31 March, 1991. This action was taken to facilitate the transition of management responsibility to local authorities.

The data in figure 2-62, reflects this change by excluding indirect costs with corresponding adjustments to the Air Transportation Tax (ATT) and recoveries. All other revenues and expenditures are as they appear in previous financial documents such as Main Estimates Parts III.

In order to provide a valid performance comparison, historical data have been inflated to 1991-92 dollars. Figure 2-63 shows a decrease in expenditures of 13.5% since 1987-88 and an increase of 4.2% in non-tax revenues. Over the same period, Airports' allocation of ATT - representing the Group's dependency on external funding - has decreased by 57%.



**Figure 2-63: Financial Performance**



During the same period, Airports has had to respond to increasing demand. Figure 2-64 reveals an overall increase of 6.6% for passengers and 9% for aircraft movements since 1987-88.

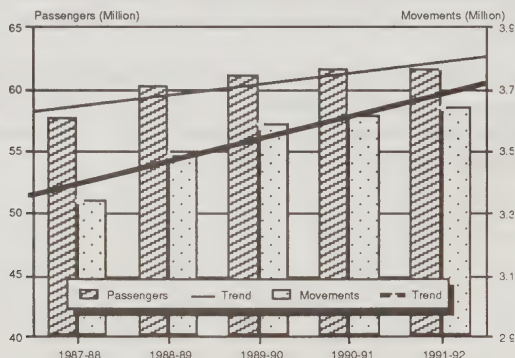
**Figure 2-64: Airports Traffic Volumes**

(thousands)	1991-92	1990-91	1989-90	1988-89	1987-88
Passengers	61,643	61,690	61,102	60,291	57,805
Movements	3,642	3,619	3,588	3,488	3,342

Source: Aviation Aggregate Demand Indicators, May 1990

Adjustments were made so that the data reflects only Transport Canada operated airports. Forecasts for 1990/91 and 1991/92 have been adjusted to reflect a recent softening of traffic.

**Figure 2-65: Air Traffic Volumes**



Performance in the area of airport transfers consists of the transfer of 10 Arctic B&C airports to Yukon and 40 Arctic B&C airports to the Government of the Northwest Territories. Negotiations are proceeding for the transfer of airports at Vancouver, Edmonton, Calgary, and Montreal. In addition, an expanding interest is being shown towards airports at Quebec City, Windsor, Thunder Bay, Moncton and several other locations.

## E. Surface

### Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

### Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

**Surface Emergency Planning and Operations:** through the development and maintenance of surface transportation emergency plans and procedures and their implementation during national emergencies; dissemination of initial reports of railway accidents and incidents.

**Railway Safety:** through the development and enforcement of the Railway Safety Act and Regulations, the monitoring of railway equipment infrastructure, operating practices and railway protection systems and funding safety related improvements to railway grade crossings.

**Transport of Dangerous Goods:** through the development and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations, and the conduct of support programs for chemical information and accidents.

**Road Safety and Motor Vehicle Regulation:** through the development and enforcement of vehicle standards, vehicle testing, and public education and, through the establishment and enforcement of exhaust and evaporative emission standards.

### Financial Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 2.6% of the Department's net total 1991-92 expenditures and 2.1% of the total person-years.

**Figure 2-66: Net Activity Resource Requirements**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	PY
Surface Emergency Planning and Operations	386	5	503	6	(117)	(1)
Railway Safety	24,524	132	27,758	131	(3,234)	1
Transport of Dangerous Goods	11,399	134	11,324	134	75	-
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	19,173	140	19,101	139	72	1
Direction and Administration	1,239	12	1,213	10	26	2
	56,721	423	59,899	420	(3,178)	3
CRF Revenues	200		195		5	

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1991-92 are \$3.2 million or 5.3% less than the 1990-91 forecast. The decrease is a result of the following factors:

\$ Millions

### Budgetary - Departmental Operations

#### Operating:

- increase in salaries, wages and employee benefits due to price increases as well as additional other personnel costs - (\$1.1 million); less decrease mainly due to equity pay relating to previous years - (\$0.9million) 0.2
- decreased requirements relating to the implementation of the Railway Safety Information Management Plan - (\$0.1 million); reduction in Federal Sales Tax as a result of GST - (\$0.2 million) (0.3)

#### Capital:

- decreased requirements relating to completion of roof repairs at Vehicle Test Centre (0.4)

#### Grants and Contributions:

- decreased requirements for Grade Separation projects (2.7)

#### Person Years:

- increased requirement for Railway Safety and Motor Vehicle Safety operations 3 PY

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast is \$2.1 million or 3.4% lower than the 1990-91 Main Estimates of \$62.0 million. The difference is explained by the following major items:

### Budgetary - Departmental Operations

#### Operating:

- increase in salaries relating to equity pay for past years; 0.4
- increased requirements relating to the Transportation of Dangerous Goods Regulations; 0.7
- increased operating requirements for Railway Safety 0.7

\$ Millions

- increased requirements relating to Fixed Assets Policy. 1.0

#### Capital:

- increased requirements relating to the implementation of the Rail Safety Information Management Plan - (\$0.9 million); Emergency Planning equipment - (\$0.1 million); Transport of Dangerous Goods - (\$0.1 million); Road Safety - (\$0.3 million); less transfer relating to new Fixed Assets Policy - (\$1.0 million). 0.4

#### Grants and Contributions:

- decreased requirements for grade separation and rail relocation projects; (5.5)
- contribution to Operation Lifesaver. 0.2

**Figure 2-67: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts**

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenues	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Surface Emergency Planning and Operations	330	56	-	386	-	386
Railway Safety	10,587	37	13,900	24,524	-	24,524
Transport of Dangerous Goods	10,937	462	-	11,399	-	11,399
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,471	2,615	87	19,173	-	19,173
Direction and Administration	1,209	30	-	1,239	-	1,239
	39,534	3,200	13,987	56,721	-	56,721

#### Past Financial Performance

**Figure 2-68: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)	1989-90					
	Actual		Main Estimates		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	385	5	349	5	36	-
Railway Safety	25,551	124	39,375	137	(13,824)	(13)
Transport of Dangerous Goods	9,896	114	8,653	117	1,243	(3)
Road Safety and Motor Vehicle Regulations	17,408	132	16,784	140	624	(8)
Direction and Administration	1,049	10	1,257	14	(208)	(4)
	54,289	385	66,418	413	(12,129)	(28)

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were \$12.1 million or 18.3% less than projected in 1989-90 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

**Budgetary - Departmental Operations****Operating:**

- increased operating requirements for Railway Safety; 0.5
- increased operating requirements for Motor Vehicle Safety; 0.4
- increased operating requirements for Transport of Dangerous Goods; 0.4
- extraordinary salary and benefit requirements. 0.8

**Capital:**

- increased requirements for the purchase of vehicles for Dangerous Goods inspectors. 0.1

**Grants and Contributions:**

- delays in grade crossing improvement projects; (3.0)
- delays in grade separation and rail relocation projects. (11.3)

**Person-Years:**

- decreased requirements resulting from delays in staffing due in part to departmental staffing freeze (28 PY)

**Performance Information & Resource Justification****Activity Results/Resource Linkages**

The following program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degrees of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Surface Activity resources include:

- The availability of civil surface transportation in the event of national emergencies;
- enhanced railway safety by lowering the number of safety-related deficiencies of railway equipment and infrastructure; reduced accidents and deaths related to rail transportation particularly at rail level crossings;
- reduced number and severity of transportation accident/occurrences involving dangerous goods;



- reduced motor vehicle deaths, injuries and property damage resulting from the use of motor vehicles; and
- reduced fuel consumption and exhaust/evaporative emissions from new motor vehicles.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Rail and road traffic volumes; and
- the tonnage of dangerous goods carried, and the number of dangerous goods handling and storage sites.

## Surface Emergency Planning and Operations

Figure 2-69 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-69: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	330	388	347	255	258
Capital	56	115	38	-	-
	386	503	385	255	258
Person-Years	5	6	5	5	4

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the development of emergency plans, procedures, organizations and facilities to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the national transportation system in order to respond effectively to peace-time national emergencies and the preparedness arrangements needed for international and war emergencies. The branch is also responsible for the initial railway accident/incident reporting process and provides a focal point for all Surface Activity security issues.

Allocation of resources allows the initiating of emergency preparedness activities for the rail, highway/motor carrier, coastal ferry portions of the national transportation system. This includes departmental, inter-departmental, international, NATO and industry joint planning.

## Railway Safety

Figure 2-70 displays a 5 year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-70 Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	10,587	10,903	9,217	2,658	479
Capital	37	253	116	16	-
Grants and Contributions	13,900	16,602	16,218	14,602	7,173
	24,524	27,758	25,551	17,276	7,652
Person-Years	132	131	124	40	6

With the Proclamation of the Railway Safety Act, the responsibility for Railway Safety was transferred from the National Transportation Agency to Transport Canada on January 1, 1989. To meet these responsibilities resources have been deployed to concentrate on the priority safety areas of equipment maintenance, railway operations and engineering. Figure 2-71 demonstrates the types and level of service provided through inspections as well as safety program administration at headquarters and in five regional offices across the country. Additionally, the Department administers an annual \$10 million dollar contribution program to fund Grade Crossing Improvements such as automatic warning devices. A high priority will continue to be the improvement of safety conditions at railway/highway crossings. The improvements in this area, to which Railway Safety efforts have contributed, are shown in Figure 2-72.

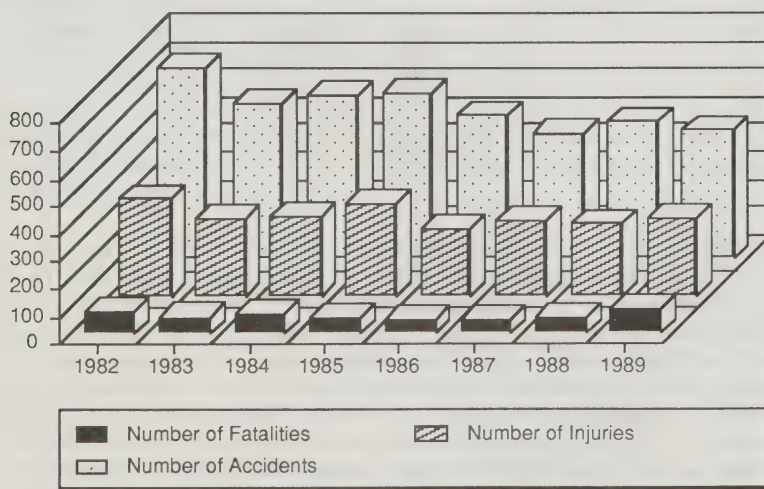
The Railway safety activities described have contributed to an accident record in the Canadian railway industry which has been steadily improving in recent years. For the period 1980 through 1989, there has been an annual downward trend in total train accidents in relation to the volume of railway activity which decreased the number of train accidents per million train miles by approximately 25% over this period. Figure 2-73 illustrates.

**Figure 2-71: Performance Data - Railway Safety**

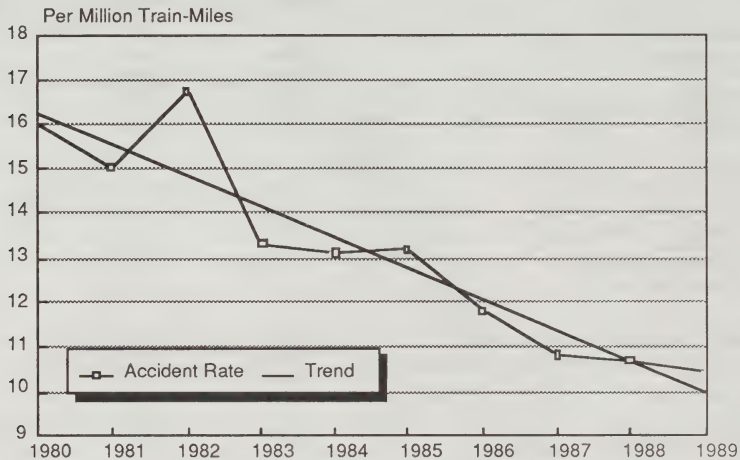
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Equipment Monitoring</b>			
Motive power units inspections	3,800	3,860	3,827
Freight car inspections	37,000	38,960	34,528
Passenger car inspections	1,100	1,000	839
Train heating boiler & air reservoir inspections	700	705	1,128
Train brake inspections	500	425	307
<b>Railway Operations</b>			
Train riding and dispatching offices visited	1,069	877	757
Speed change points inspected	450	625	668
No. of Safety and Health committees counselled	216	60	106
No. of work place inspections	1,650	1,650	1,659
No. of hazardous occurrences investigated	50	50	57
No. of work refusal cases mediated	8	7	6
<b>Railway Engineering</b>			
Detail track inspections (miles) (track motor car/hirail)	10,000	10,000	9,700
Track inspections (train/track geometry car)	5,000	5,000	5,500
Bridge inspections (cursory)	2,000	2,000	400
Bridge inspections (detailed)	35	35	40
Crossing inspections	7,500	7,500	5,850
Miles of train control signal systems	5,400	5,400	3,950
<b>Safety Programs</b>			
No. of accident investigation recommendations	200	200	100
Changes in regulations, standards, rules and exemptions	15	15	6
Safety project requests	40	20	10

Note: A 5-year time series is not available since Railway Safety became part of Transport Canada only in January, 1989.

**Figure 2-72: Number of Fatalities, Injuries and Accidents at Railway/Highway Crossings**



**Figure 2-73: Train Accidents per Million Train-Miles**



### Transport of Dangerous Goods

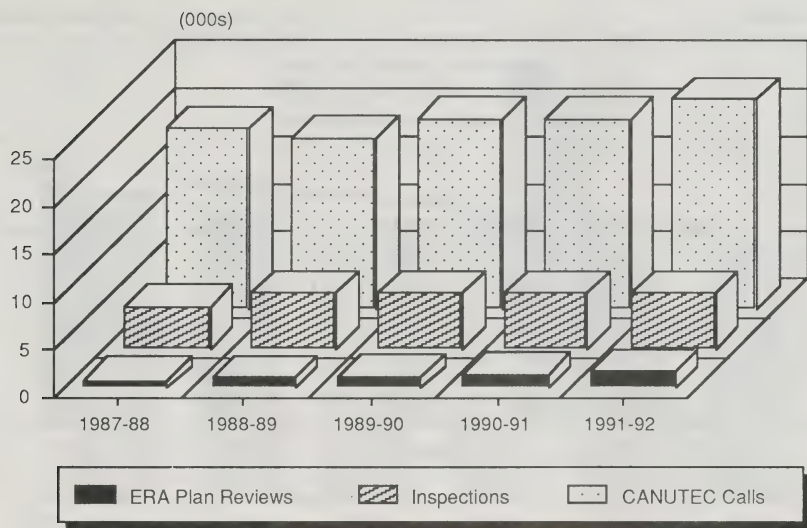
Figure 2-74 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-74: Net Expenditures**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	10,937	11,005	9,210	7,502	9,501
Capital	462	319	438	464	179
Grants and Contributions	-	-	248	159	196
	11,399	11,324	9,896	8,125	9,876
Person-Years	134	134	114	116	115

An average of 20,000 calls are made annually to the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) which provides a 24 hour-a-day bilingual chemical and regulatory information and communications assistance service. A moderate increase (10%) is forecast for 1991-92 mainly because of increased awareness of the transport of dangerous goods program as a result of publications and training. Dangerous Goods inspectors located in Headquarters and in six regional offices will continue to ensure compliance with the Transportation of Dangerous Goods Act and its Regulations through awareness, inspection and enforcement programs. In 1989-90, 5,860 inspections were carried out by the existing 30 inspectors and this level is expected to remain constant. In addition, approximately 1,800 Emergency Response Assistance Plans (ERAP) are expected to be reviewed during 1991-92. This represents an 80% increase over the 1,000 ERAP's reviewed in 1987-88. Figure 2-75 demonstrates the level of service provided by CANUTEC and the inspectors.

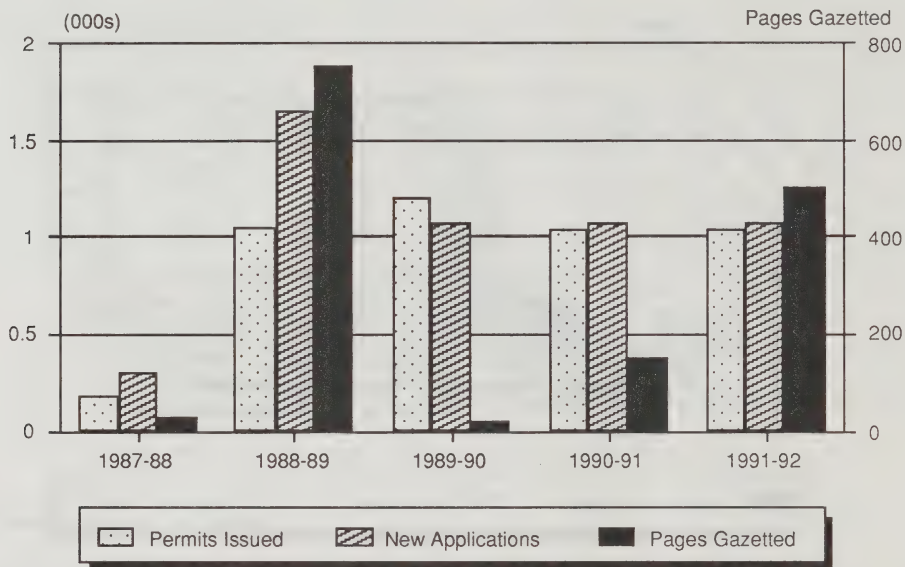
**Figure 2-75: Dangerous Goods Compliance and Emergency Response Performance**



The issuance of permits of equivalent level of safety or permits of exemption providing relief or exemption from provisions of the TDG regulations will continue with an anticipated 1,000 new applications to be received and processed. In addition, an expected 27 million shipments totalling 210 million tonnes of dangerous goods will be transported. A major increase in the number of pages published in the Canada Gazette Parts I and II will occur due to the major amendments proposed to the Transportation of Dangerous Goods Act and its Regulations during 1991-92. These will include safety standards for the manufacturing of packagings, cylinders and tanks and safety requirements for the handling, offering for transport by shippers and transporting of dangerous goods. Also, the incorporation of the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail (former CTC Redbook) into the TDG Regulations will continue and it is estimated that this will be a two to three year project. Figure 2-76 demonstrates the workload levels related to regulations and permit.



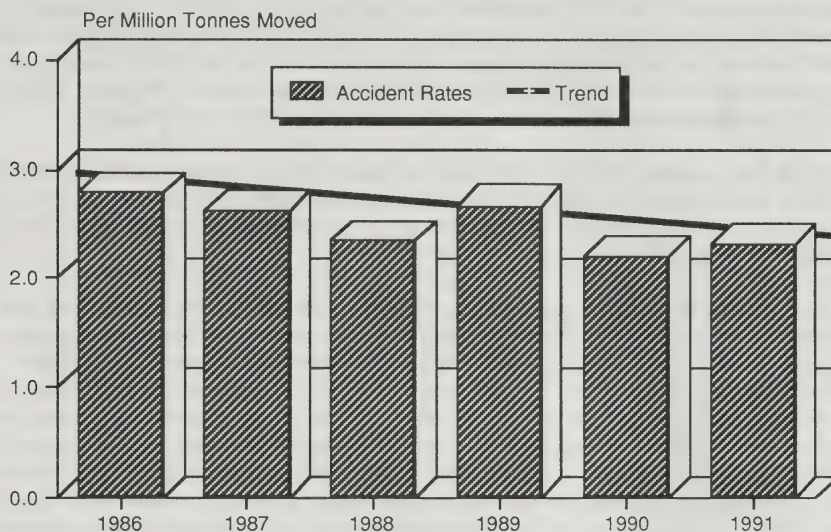
**Figure 2-76: Dangerous Goods Regulations and Permits Performance**



Other activities to be conducted include: provision of a regulatory requirement information service; training of provincial dangerous goods inspectors; provision of advice regarding remedial measures to take at dangerous goods accidents and the issuance of Explosive Vehicle Certificates for vehicles transporting explosives. Awareness and program information material is developed and published as a result of Directorate initiatives. These publications increase public safety through both improved industry compliance and public awareness of the Transport Dangerous Goods program.

A slow decrease in the number of dangerous goods accidents /occurrences per million tonnes transported continues as shown in Figure 2-77.

**Figure 2-77 Reportable Dangerous Goods Accidents per Million Tonnes Moved**



### Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Figure 2-78 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-78: Net Expenditure**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	16,471	16,112	14,788	14,003	14,437
Capital	2,615	2,902	2,557	2,924	2,407
Grants and Contributions	87	87	63	99	75
	19,173	19,101	17,408	17,026	16,919
Person-Years	140	139	132	138	139

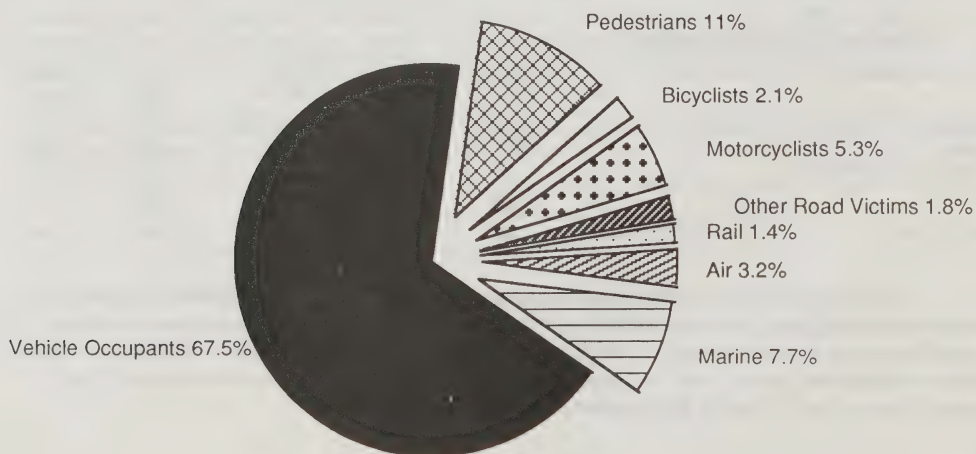
The road system is the scene of approximately 90% of all transportation fatalities (Figure 2-79) of which vehicle occupants constitute the largest single component. Federal programs have contributed to a marked decrease in traffic fatalities - in the decade ending 1989, a 39% decrease in fatalities per 10,000 vehicle registrations (Figure 2-80). However, there are still over 4,000 persons killed annually, the greatest single cause of loss of life of persons under the age of 30.

During 1991-92 safety and emission compliance programs will test over 150 vehicles, 1,000 vehicle components and 70 child seats. Audit inspections will be conducted on 400 vehicle manufacturing or importing companies, and 1,500 public complaints alleging vehicle defects will be investigated. Approximately 800,000 vehicles will be recalled for correction of safety or emission problems and over 50,000 child seats will be recalled for correction of safety problems. The majority of recalls for correction of safety problems result from industry investigation and quality control checks. However, an increasing proportion of the total can be directly attributed to the Road Safety Compliance Programs.

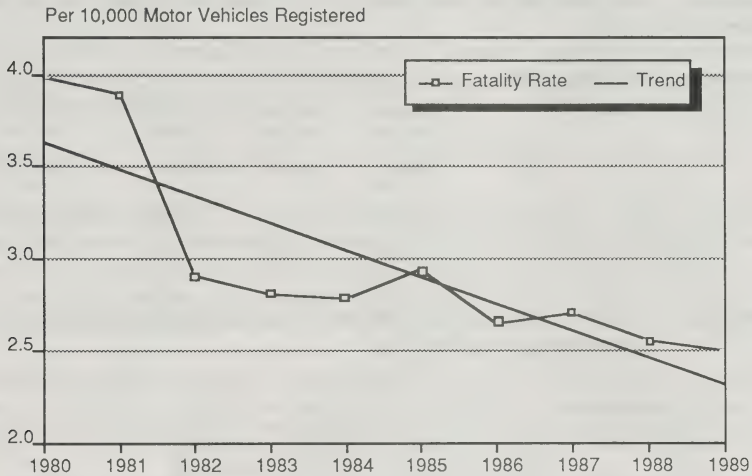
An initiative to amend the Motor Vehicle Safety Act (MVSA) is ongoing which will combine the MVSA and the Motor Vehicle Tire Safety Act and introduce several amendments to the MVSA in areas such as importation of used vehicles, child restraints and all terrain vehicles. Approximately 92% of the resources of this sub-activity are expended in motor vehicle safety areas.

The remaining 8% of the resources are spent in the motor vehicle exhaust emissions area. Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of human-produced air pollution in Canada. Emission levels from this source will be reduced by 30-40% when the full effect of new emission standards for light duty vehicles (1987) and heavy duty vehicles (1988) is realized. New standards for passenger cars to be phased in over 1994-96 will further reduce per-unit emissions of Nitrous Oxides (NO<sub>x</sub>) by 60% and Hydrocarbons (HC) by 29%. Figure 2-81 demonstrates both the decrease in HC and NO<sub>x</sub> achieved and that projected for the period 1985-1995. Guidelines for the Government/Industry Voluntary Fuel Consumption program are produced annually and industry's performance is closely monitored. Over 700,000 copies of the Fuel Economy Guide are distributed to the public annually. This program has resulted in a reduction of over 50% in the annual new car fleet average fuel consumption (and a parallel reduction of CO<sub>2</sub>) since 1973.

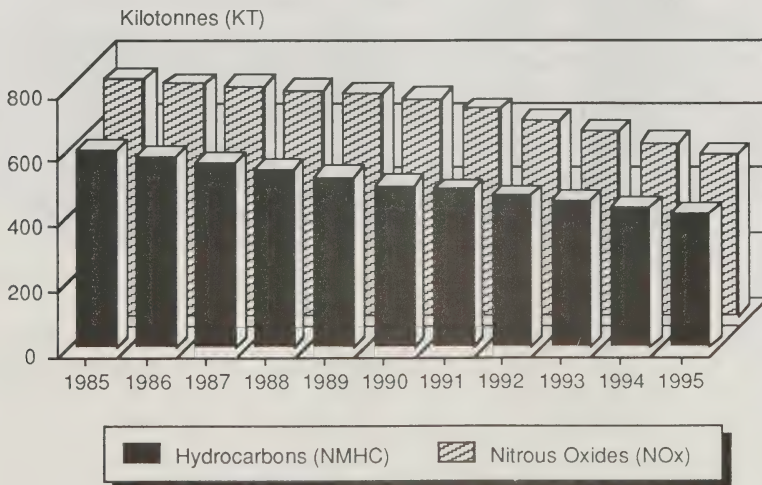
**Figure 2-79: Fatalities by Mode of Transport**



**Figure 2-80: Fatality Rate per 10,000 Motor Vehicles Registered**



**Figure 2-81: Motor Vehicle Emission Levels**



Includes passenger cars, light-duty and heavy-duty trucks

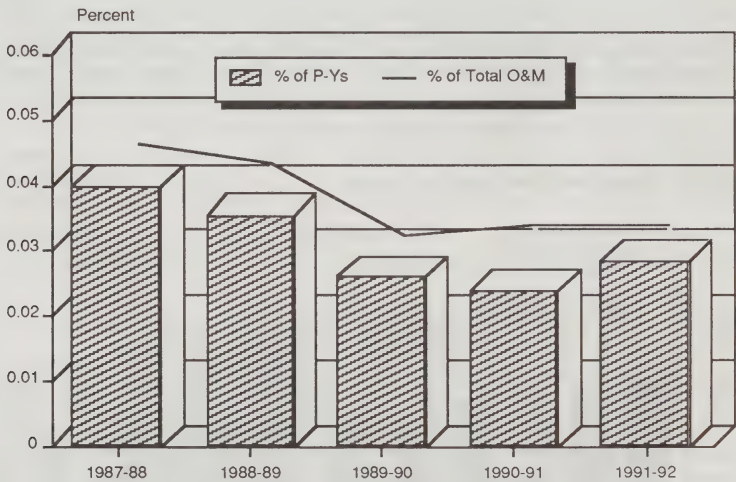
Direction and Administration

Figure 2-82 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

Figure 2-82: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Operating	1,209	1,213	1,006	1,026	1,112
Capital	30	-	43	96	42
	1,239	1,213	1,049	1,122	1,154
Person-Years	12	10	10	11	11

Figure 2-83: Percent of total Surface Activity Resources Used by Direction and Administration Sub-activity:





## **F. Departmental Administration**

### **Objective**

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

### **Sub-Objectives**

**Corporate Management:** to provide overall direction to Transport Canada, and Transport Crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada - particularly those related to safety - are implemented in a consistent manner; and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, and review in order to assist departmental management to meet its objectives.

**Finance and Administration:** to support the department in the economic, efficient and effective management of its programs and achievement of its goals through the provision of professional financial management, information management, materiel management and contracting and other management services.

**Personnel:** to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the department.

### **Description**

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the department and Crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance and Administration centrally provides services and advice to the department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, information management, management consulting, materiel and contracting, and facility management. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, and security and emergency planning.

### **Resource Summaries**

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 7.7% of the Department's net total 1990-91 expenditures and 12.2% of the total person-years.

**Figure 2-84: Net Activity Resource Requirements**

(thousands of dollars)		<b>Estimates 1991-92</b>		<b>Forecast 1990-91</b>		<b>Actual 1989-90</b>		<b>Actual 1988-89</b>		<b>Actual 1987-88</b>	
		<b>\$</b>	<b>P-Y</b>	<b>\$</b>	<b>P-Y</b>	<b>\$</b>	<b>P-Y</b>	<b>\$</b>	<b>P-Y</b>	<b>\$</b>	<b>P-Y</b>
<b>Operating</b>											
Corporate Management		30,497	352	35,419	346	32,082	378	25,921	370	26,804	356
Finance & Administration		66,653	1,129	86,816	1,168	81,763	1,221	73,241	1,320	73,116	1,377
Personnel		65,958	985	68,941	987	63,841	1,001	58,323	1,003	57,525	1,030
		<b>163,108</b>	<b>2,466</b>	<b>191,176</b>	<b>2,501</b>	<b>177,686</b>	<b>2,600</b>	<b>157,485</b>	<b>2,693</b>	<b>157,445</b>	<b>2,763</b>
<b>Capital</b>											
Corporate Management		149		314		838		913		1,021	
Finance & Administration		8,982		12,306		15,200		9,925		5,726	
Personnel		2,249		3,510		3,305		2,983		4,434	
		<b>11,380</b>		<b>16,130</b>		<b>19,343</b>		<b>13,821</b>		<b>11,181</b>	
<b>Transfer Payments</b>											
Corporate Management		20		520		111		20		20	
Personnel		299		150		-		-		-	
		<b>319</b>		<b>670</b>		<b>111</b>		<b>20</b>		<b>20</b>	
		<b>174,807</b>		<b>207,976</b>		<b>197,140</b>		<b>171,326</b>		<b>168,646</b>	
<b>Revenues and Recoveries</b>											
Finance & Administration		3,847		5,260		5,107		4,098		2,229	
Personnel		5,475		6,270		5,595		5,426		5,692	
		<b>9,322</b>		<b>11,530</b>		<b>10,702</b>		<b>9,524</b>		<b>7,921</b>	
		<b>165,485</b>		<b>196,446</b>		<b>186,438</b>		<b>161,802</b>		<b>160,725</b>	
CRF Revenues		300		300		300		315		1,023	
<b>Person Years*: Controlled by TB</b>											
Other		2,466		2,501		2,600		2,693		2,763	
		<b>18</b>		<b>13</b>		<b>12</b>		<b>-</b>		<b>-</b>	
		<b>2,484</b>		<b>2,514</b>		<b>2,612</b>		<b>2,693</b>		<b>2,763</b>	

\* See p. 3-2 for further information on person-years. Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90.

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1991-92 are approximately \$31.0 million or 15.8% lower than the 1990-91 forecast. The major changes which contribute to this net decrease include:

\$ Millions

#### Budgetary - Departmental Operations

##### Operating:

- increase in 1990-91 forecast for miscellaneous minor operating expenditures due to agreed upon settlement for the Air India crash 1.8
- decrease in funding requirements for the Inquiries Secretariat (1.5)
- decrease due to reduction for Federal Sales Tax (F.S.T.) (1.5)

- decrease due to reduction by Finance and Administration Group in overhead targets (1.2)
- decrease in funding requirements for the Airport Transfer Task Force (0.9)
- decrease in requirements for cost of goods and services (24.6)

**Capital:**

- decrease in capital requirements in 1991-92 for
  - Personnel (1.3)
  - Finance & Administration (3.3)
- decrease in capital requirements in 1991-92 for Corporate Management (0.2)

**Grants and Contributions:**

- reduction in 1991-92 requirements for contributions (0.4)

**Revenue & Recoveries:**

- decrease in 1991-92 estimated recoveries 2.2

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast for Departmental Administration is \$35.6 million or 22.1% greater than the 1990-91 Main Estimates of \$160.8 million. The difference reflects the following major items:

**Budgetary - Departmental Operations**

**Operating:**

- increase in Security operations of 18 person years; 1.6
- increase due to Air India crash settlement; 1.8
- increase in operating requirements due to underfunding of salaries and wages, establishment of the Inquiries Secretariat, increased costs due to "contracting out" policy, increased funding for Public Affairs and other minor workload increases. 26.9

\$ Millions

### Capital:

- increase in Finance & Administration for data processing equipment 5.1

### Transfer Payments:

- increase in a contribution towards an Airport Transfer Feasibility study 0.2

**Figure 2-85: Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts**

(thousands of dollars)	Expenditures			Revenues and Recoveries	Net Resource Requirements
	Operating	Capital	Grants & Contributions		
Corporate Management	30,497	149	20	30,666	30,666
Finance and Administration	66,653	8,982	-	75,635	71,788
Personnel	65,958	2,249	299	68,506	63,031
	163,108	11,380	319	174,807	165,485

### Past Financial Performance

**Figure 2-86: 1989-90 Financial Performance**

(thousands of dollars)		1989-90					
		Actual		Main Estimates		Change	
		\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
<b>Budgetary</b>							
Corporate Management		33,031	378	27,866	357	5,165	21
Finance & Administration		91,856	1,221	79,906	1,197	11,950	24
Personnel		61,551	1,001	55,300	945	6,251	56
		186,438		163,072		23,366	
Person-years*:	Controlled by TB		2,600		2,499		101
	Other		12		18		(6)
			2,612		2,517		95

\* Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90. See p. 3-4.

**Explanation of change:** Actual financial requirements were \$23.4 million or 14.3% greater than projected in its original plan. The major causes of this increase are as follows:

\$ Millions

### Budgetary - Departmental Operations

- miscellaneous minor workload decreases; 6.5

- increase in revenues/recoveries; (1.6)
- increase in security operations; 2.6
- increase in capital requirements; 4.6
- increase in Personnel salary requirements, due to central settlement; 5.6
- increase in Finance and Administration salary requirements. 5.7

## Performance Information and Resource Justification

### Activity Results/Resources Linkages

The following expected program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings. Outcomes expected from the application of Departmental Administration Activity resources include:

- Cost-effective centralized measures to place human and financial resources at the disposal of management to support the achievement of Groups' Activity objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- Staff turnover rates in operationally-oriented activities - training volumes;
- introduction of new integrated office automation systems; and
- government-wide initiatives such as IMAA and PS 2000, as well as previous deficit reduction commitments.

The cost-effectiveness of the department's overhead functions is assessed through its relationships to total departmental financial and human resources. Figures 2-87 and 2-88 refer.

**Figure 2-87: Relationship of Departmental Administration Expenditures to Total Departmental Operations**

(thousands of dollars)					
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Total Department	1,730,333	1,833,144	1,676,296	1,528,404	1,489,535
Percentage Change from Previous Year	-5.6	9.4	9.7	2.6	
Departmental Administration	163,108	191,176	177,686	157,485	157,445
Percentage Change from Previous Year	-14.7	7.6	12.8	-	
Percentage of Total	9.4	10.4	10.6	10.3	10.6



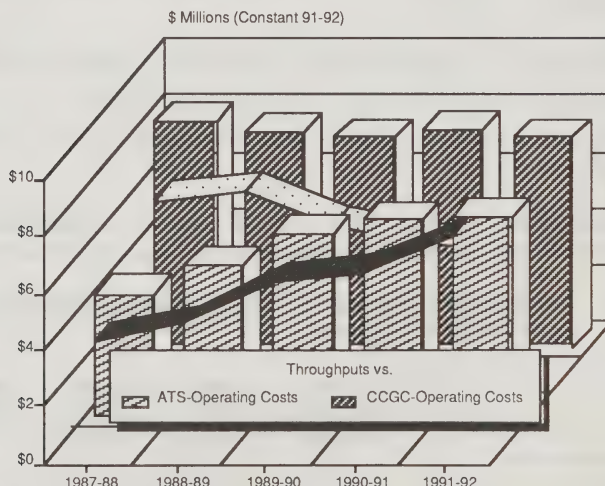
**Figure 2-88: Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total Departmental Person-Years**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88
Total Department	20,133	20,228	20,096	120,444	20,908
Percentage Change from Previous Year	-0.5	0.7	-1.7	-2.2	
Departmental Administration	2,466	2,501	2,600	2,693	2,763
Percentage Change from Previous Year	-1.4	-3.8	-3.5	-2.5	
Percentage of Total	12.2	12.4	12.9	13.2	13.2

\* Restricted to "controlled" person-years.

A major ongoing responsibility of the Administration function is the provision of facilities and curricula to accommodate technical and operational training for the Aviation and Marine Groups, two of which are air traffic control services and Coast Guard officer-cadet training. Figure 2-89 isolates operating costs (in 1991-92 constant dollars) for the operation of controller training at the Transport Canada Training Institute (TCTI) in Cornwall, and officer-cadet training at the Coast Guard College (CCGC) in Sydney. It graphically contrasts student output in relative terms, not on the basis of volumes. It is important to note the decreases in CCGC throughput reflect decreasing client demand for junior officers. The transfer of the Maritime Training Centre, from TCTI, and the recent initiatives to attract new marine training are not reflected in this data, however, it is expected that all increases will continue to focus on marine technology.

**Figure 2-89: Operational and Technical Training Costs/Throughputs**



An integrated financial system is being developed to provide a better system for resource management and decision-making purposes. The major objective of the system is to provide easily accessible, accurate, timely and relevant information. It will provide better, more meaningful and up-to-date information to all levels of management for decision making and managerial control purposes. The target date for implementation is 1995 and total development costs have been estimated at \$21 million of which \$17.6 million are for capital acquisitions.

## Section III

### Supplementary Information

#### A. Profile of Program Resources

##### 1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included in 1989-90, only, are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Effective April 1, 1991, the fund is wound down and the resources integrated into voted appropriations.

**Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual* 1989-90
<b>Personnel</b>			
Salaries and wages	958,693	977,335	939,900
Contributions to employee benefit plans	148,518	145,552	118,760
Other personnel costs	35,709	40,583	34,757
	<b>1,142,920</b>	<b>1,163,470</b>	<b>1,093,417</b>
<b>Goods and Services</b>			
Transportation and communications	107,572	124,955	127,342
Information	14,590	10,812	17,383
Professional and special services	201,034	241,661	371,707
Rentals	15,149	19,240	17,597
Purchased repair and maintenance	93,475	100,459	156,701
Utilities, materials and supplies	141,774	158,634	155,214
Payments to Crown corporations	659,764	660,150	868,983
Other subsidies and payments	13,819	13,913	142,616
	<b>1,247,177</b>	<b>1,329,824</b>	<b>1,857,543</b>
<b>Total Operating</b>	<b>2,390,097</b>	<b>2,493,294</b>	<b>2,950,960</b>
<b>Capital</b>			
Land, buildings and works	235,257	234,599	153,772
Machinery and equipment	428,341	338,350	271,156
<b>Total Capital</b>	<b>663,598</b>	<b>572,949</b>	<b>424,928</b>
<b>Transfer Payments**</b>	<b>234,550</b>	<b>239,530</b>	<b>251,337</b>
<b>Total Expenditures</b>	<b>3,288,245</b>	<b>3,305,773</b>	<b>3,627,225</b>
<b>Revenue credited to the Vote/Revolving Fund***</b>	<b>1,139,966</b>	<b>1,083,773</b>	<b>1,154,677</b>
<b>Total Net Budgetary Expenditures</b>	<b>2,148,279</b>	<b>2,222,000</b>	<b>2,472,548</b>
<b>Non-Budgetary (loans, investments and advances)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>17,260</b>
	<b>2,148,279</b>	<b>2,222,000</b>	<b>2,489,808</b>

\* Public Accounts data - the 1989-90 column in Figure 3-1 - understates actual capital expenditures, on a voted basis, by \$269.8 million. The Standard Object of Expenditure display does not take into separate account that portion of salaries, wages, transportation, communication and professional and special services, etc., that is budgeted for, consumed by and charged against, the Capital Vote and capital in the Airport Revolving Fund. Data in the 1990-91 and 1991-92 columns, as well as all other 1989-90 Capital displays elsewhere in Sections 1, 2 and 3, reflect the vote split.

\*\* Includes statutory payments for Victoria Jubilee Bridge.

\*\*\* Wind-down of the Airport Revolving Fund results in a permanent reduction in certain internal recoveries and termination of payments of Grants-in-Lieu-of-Taxes. For 1989-90, this reduces Revenues credited to the vote by \$114.4M and expenditures by \$21.4M respectively. These effects are incorporated in all years in all other Part III displays.

## 2. Personnel Requirements

Figure 3-2 provides a breakdown of the number of personnel by Activity while Figure 3-3 displays the person-years and average salary provisions by category. Personnel expenditures represent 31.5% of total gross Program expenditures. Since 1984-85, Transport has reduced its person-year complement by 10.8%.

**Figure 3-2: Person-Year Requirements by Activity**

	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
Policy and Coordination	315	306	309
Marine/Canadian Coast Guard	5,957	5,997	5,862
Aviation	7,057	7,120	7,048
Airports	3,915	3,939	3,892
Surface	423	420	385
Departmental Administration	2,466	2,501	2,600
Person Years - Controlled by TB	20,133	20,283	20,096
- Other	18	13	12
	20,151	20,296	20,108

**Figure 3-3: Details of Personnel Requirements**

	Controlled Person-Years			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	1991-92	1990-91	1989-90		
<b>Management Category</b>	301	268	277	59,000 - 132,700	80,945
<b>Scientific and Professional Category</b>					
Architecture and Town Planning	6	6	7	20,623 - 74,884	58,429
Chemistry	12	12	9	18,666 - 66,672	50,109
Economics, Sociology and Statistics	103	99	100	20,000 - 79,367	61,071
Education	36	34	33	17,989 - 69,331	43,485
Engineering and Land Survey	563	551	550	27,613 - 74,810	58,695
Library Science	10	7	7	25,371 - 60,147	41,829
Physical Science	25	10	10	21,430 - 73,473	55,452
Psychology	4	3	3	30,390 - 70,774	56,346
Scientific Research	-	2	2	34,343 - 83,351	-
<b>Administrative and Foreign Services Category</b>					
Administrative Services	1,085	1,029	971	17,470 - 72,817	45,029
Computer Systems Administration	161	193	196	22,310 - 73,032	46,666
Financial Administration	227	230	203	15,516 - 69,789	40,553
Information Services	66	54	51	17,329 - 65,839	52,931
Organization and Methods	20	22	23	17,121 - 67,800	53,445
Personnel Administration	194	218	204	16,390 - 67,273	48,621
Program Administration	812	813	770	17,470 - 72,817	48,289
Purchasing and Supply	114	110	103	16,292 - 68,218	41,846
<b>Technical Category</b>					
Aircraft Operations	588	536	541	45,127 - 72,037	60,424
Air Traffic Control	2,102	2,050	1,928	18,444 - 78,000	60,253
Drafting and Illustration	98	111	110	19,852 - 51,443	37,250
Educational Support	2	2	2	13,679 - 36,392	34,023
Electronics	1,648	1,529	1,561	20,736 - 66,964	47,973

	Controlled Person-Years			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	1991-92	1990-91	1989-90		
Engineering and Scientific Support	440	269	255	17,919 - 64,912	47,481
General Technical	860	826	794	16,124 - 71,058	41,604
Photography	2	2	2	21,951 - 39,999	30,999
Radio Operations	1,219	1,201	1,173	18,136 - 63,111	39,737
Ships Officers	880	890	880	25,218 - 67,311	36,828
Social Science Support	64	73	65	16,124 - 73,716	40,581
Technical Inspection	613	550	541	16,124 - 73,622	51,899
<b>Administrative Support Category</b>					
Communications	46	44	50	19,607 - 40,612	30,741
Data Processing	66	84	108	17,165 - 47,383	31,171
Clerical and Regulatory	2,219	2,537	2,574	16,504 - 40,509	26,908
Office Equipment	16	8	8	16,163 - 32,250	24,034
Secretarial, Stenographic and Typing	642	733	778	16,356 - 40,768	26,942
<b>Operational Category</b>					
Firefighters	666	586	561	28,471 - 56,462	39,233
General Labour and Trades	2,010	2,210	2,321	19,889 - 49,692	32,513
General Services	151	173	173	16,989 - 51,984	28,797
Heating Power and Stationary Ops	91	83	87	24,167 - 48,482	34,219
Lightkeepers	206	257	253	20,462 - 37,965	28,371
Ships' Crew	1,635	1,602	1,567	28,044 - 39,744	32,267
Other	124	266	246		
	20,133	20,283	20,096		
<b>Other Person-Years</b>					
	Other Person-Years			Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	1991-92	1990-91	1989-90		
Executive	2	2	2	59,000 - 132,700	95,850
Administrative and Foreign Service	16	11	10	17,470 - 72,812	45,141
	18	13	12		
Total Controlled and Other	20,151	20,296	20,108		

\* **Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

**Controlled person-years** are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule 1, Part I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

**Other person-years** are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.



### 3. Capital Expenditures

Total capital expenditures for 1991-92 are \$663.6 million, representing 30.9% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-4 summarises capital spending by Activity and by Capital Investment Component (i.e. the major investment categories used to manage capital expenditures in the Department).

**Figure 3-4: Capital by Activity and Capital Investment Component**

(thousands of dollars)		Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90	For Details See Page
Policy and Coordination		1,569	692	970	
Marine	Fleet	46,971	51,136	99,864	
	Harbours & Ports	29,019	38,487	34,958	
	Other Coast Guard	79,804	61,915	76,861	
	Sub-total Marine	155,794	151,538	211,683	3-7
Aviation	Air Navigation Services	269,323	236,900	235,214	
	Aircraft Services	48,197	5,100	3,345	
	Other Aviation	1,979	3,700	3,787	
	Sub-total Aviation	319,499	245,700	242,346	3-11
Airports	Buildings	67,161	60,412	84,866	
	Aircraft Operations	55,421	49,851	57,978	
	Vehicle Operations	8,662	7,765	13,121	
	Other Airport Facilities	40,912	37,272	61,266	
	Sub-total Airports	172,156	155,300	217,231	3-16
Surface		3,200	3,589	3,192	
Departmental Administration		11,380	16,130	19,343	3-21
		663,598	572,949	694,765	
% Change Over Previous Year		15.8	-17.5		

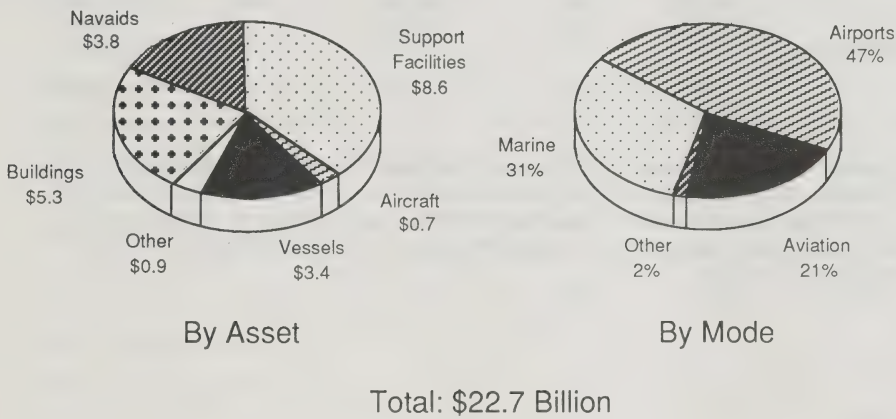
The Department's capital program is managed with a medium term investment strategy of on-going asset life-cycle restoration and replacement. The goal is to protect the on-going availability of a safe and efficient national transportation infrastructure to shippers, carriers and the travelling public. The strategy also provides for expansion in areas where congestion and capacity shortfalls exist, for example at International Airports at Vancouver and Toronto.

The Department's capital investment in the national transportation infrastructure is currently valued at an estimated \$22.7 billion (replacement cost), not counting fixed assets owned by Federal Crown corporations. This investment and, consequently, the department's capital program are



concentrated in the Air and Marine modes (See Figure 3-5). Road and Rail modes, falling under the jurisdiction of the Provinces and Crown corporations, respectively, are supported by grants and contributions (see p.3-29) rather than capital expenditures.

Figure 3-5: Transport Canada Fixed Assets



For the Estimates year, an amount of \$111.1 million has been estimated for economic slippage of capital projects. This estimate of slippage reflects the fact that, in a sufficiently large population of capital projects, some inevitably will be delayed or temporarily interrupted by events beyond the Department's control. Examples of such events are labour disputes, contract disputes, material shortages, contractor insolvencies and weather. Over a number of years, it is possible, statistically and judgmentally, to measure the effect of these events and predict with reasonable accuracy, the amount of slippage for the whole capital program. Figure 3-6 shows the effect of slippage on the 1991-92 capital program for each Activity. The column entitled "Projects Listed" reflects those projects displayed in Figures 3-7 to 3-10 inclusive.

**Figure 3-6: Capital-Discounting for Slippage - 1991-92 Estimates**

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates				
	Projects Listed	Not Listed	Total Program	Discount for Slippage	Total Estimates
Policy and Coordination	-	1,780	1,780	211	1,569
Marine/CCG	117,212	50,474	167,686	11,892	155,794
Aviation	364,673	29,263	393,936	74,437	319,499
Airports	128,903	66,481	195,384	23,228	172,156
Surface	-	3,200	3,200	-	3,200
Departmental Administration	7,276	5,424	12,700	1,320	11,380
<b>Total</b>	<b>618,064</b>	<b>156,622</b>	<b>774,686</b>	<b>111,088</b>	<b>663,598</b>

In the pages that follow, individual capital projects are listed in sequence of Activity, sub-activity, province and location. Where the location is not specified in bold type, the project involves multiple locations. Explanations for projects with total estimated costs that have changed by 20% or \$1 million dollars, are footnoted. Finally, details of the Department's Major Crown Projects are presented in the Addendum beginning on p. 3-22.

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)</b>					
<b>HEADQUARTERS</b>					
<b>Marine Navigation Systems</b>					
Rebuild 1 MBB					
BO : 105 Helicopter.....	-	1,791	900	891	-
Redevelopment of Ship Activity Reporting System.....	-	2,036	486	1,550	-
<b>Icebreaking and Arctic Operations</b>					
1. Vessel Modernization					
CCGS Louis S. St. Laurent.....	95,516	132,495	78,038	30,000	24,457
<b>Marine Search and Rescue</b>					
ARUN ("S" Class Replacement) (Formerly CCGS Spume replacement).....	3,177	3,178	79	2,231	868
Acquisition of Type 500 - 2 SAR Vessels.....	44,087	44,088	43,463	625	-
<b>COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)</b>					
<b>NEWFOUNDLAND</b>					
2. Cape Race -					
Replace Loran C.....	11,933	16,570	232	6,723	9,615
Lightstation Standardization Phase I.....	9,002	9,022	4,069	4,953	-
<b>Placentia Bay</b>					
Vessel Traffic Services Equipment Acquisition.....	-	5,317	400	4,917	-
<b>Goose Bay</b>					
Restoration Dredging.....	-	2,830	30	2,800	-
<b>NEW BRUNSWICK</b>					
<b>Saint John (Fundy)</b>					
Vessel Traffic Services Equipment Acquisition.....	-	9,832	100	2,776	6,956

1. and 2. - See p. 3-10 for explanation of major change in estimated cost

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)</b>					
<b>NOVA SCOTIA</b>					
Canso Canal Dewatering System.....	6,198	6,209	388	3,427	2,394
<b>QUEBEC</b>					
<b>Quebec</b>					
Vessel Traffic Services					
Radar Replacement.....	6,665	6,675	6,483	192	-
<b>Montreal</b>					
Vessel Traffic Services					
Radar Replacement.....	10,452	11,306	8,572	2,734	-
<b>ONTARIO</b>					
Installation of Lightstation					
Power Supply .....	1,393	1,356	943	203	210
<b>BRITISH COLUMBIA</b>					
<b>Comox</b>					
Coast Guard Radio Station					
Consolidated Plan. ....	2,752	2,732	127	1,683	922
<b>Prince Rupert</b>					
Coast Guard Radio Station					
Consolidated Plan. ....	1,365	1,365	57	1,208	100
<b>Fraser River</b>					
Steveston Training Wall. ....	-	13,631	-	10,722	2,909
<b>NORTHWEST TERRITORIES</b>					
<b>Iqaluit</b>					
General Service Building. ....	-	3,344	300	3,044	-
3. <b>Fort Providence</b>					
Base Upgrade. ....	2,855	4,056	66	1,200	2,790
<b>MULTI-PROVINCE</b>					
Lightstation Monitoring					
Program.....	16,638	17,449	12,185	3,884	1,380
Hard Copy Communications					
Systems for Vessels.....	3,254	3,304	714	979	1,611

3. See p. 3-10 for explanation of major change in estimated cost

**Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)</b>					
Acquisition of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) for CCG Vessels.....	1,708	1,715	457	210	1,048
Acquisition of VHF Direction Finders for CCG Vessels.....	2,928	3,028	137	765	2,126
Shipboard Communications Consoles Replacement.....	3,825	3,678	3,443	235	-
Continuous Maritime Broadcast Equipment Replacement Program .....	2,484	2,484	520	650	1,314
NAVTEX System .....	4,809	5,047	396	2,142	2,509
<b>HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP)</b>					
<b>NEWFOUNDLAND</b>					
Rigolet Reconstruct Wharf. ....	2,521	2,521	1,438	1,083	-
Argentia Fleet Dock Reconstruction .....	8,552	8,552	8,252	300	-
Charlottetown Reconstruct Wharf. ....	1,997	1,871	1,811	60	-
<b>QUEBEC</b>					
Trois Pistoles/Les Escoumins Wharf Reconstruction Study.....	863	863	657	206	-
Harrington Harbour Wharf Reconstruction.....	2,203	2,060	1,957	103	-
Tadoussac Wharf Reconstruction.....	6,144	6,144	3,094	2,800	250
Tête à la Baleine Wharf Reconstruction.....	5,252	5,252	361	4,372	519
Paspébiac Wharf Reconstruction.....	6,903	6,600	4,839	1,761	-
St-Ignace de Loyola Wharf Reconstruction.....	4,128	3,771	3,441	265	65
Les Méchins Wharf Reconstruction.....	8,759	8,759	6,230	2,377	152
St. Augustin Wharf Reconstruction.....	7,400	7,401	6,986	415	-
Baie Comeau Harbour Restoration.....	25,884	25,884	11,071	12,726	2,087



# **Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard**

(thousands of dollars)

		From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1.	Vessel Modernization CCGS Louis S. St. Laurent	3-7	95,516	132,495	36,979
	<p>The increase in cost is due to a significant amount of additional steel work, the need for which was discovered after the commencement of the project. (Revised TEC approved Aug. 30/90)</p>				
2.	Cape Race Replace Loran-C	3-7	11,933	16,570	4,637
	<p>The previously estimated total cost was a "C" class of estimate and has now been refined to a 'B' class of estimate.</p>				
3.	Fort Providence Base Upgrade	3-8	2,855	4,056	1,201
	<p>Increase is due to a further review of preferred option as all contract bids received were considerably higher than original 'B' class of cost estimate.</p>				

**Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation**

The following abbreviations or acronyms are, or may be, used in the subsequent project listing.

ACC	Area Control Centre	NDB	Non-Directional Beacon
ANS	Air Navigation Systems	OIDS	Operational Information Display System
ASDE	Airport Surface Detection Equipment	PAL	Peripheral Communication Control
ATB	Air Terminal Building	P.I.B.A.	Pearson International Airport
ATB/OPS	Air Terminal Building/Operation Building	RAMP	Radar Modernization Project
ATCOPS	Air Traffic Control Operators	RATD	Regional Air Traffic Display (simulators)
ATC	Air Traffic Control	RATS	Regional Air Traffic Simulator
ATS	Air Traffic Services	RCO	Remote Control Outlet
AWOS	Automated Weather Observing System	R&D	Research and Development
BILCOM	Bilingual Communication Project	RDPS	Radar Data Processing System (RAMP)
CAATS	Canadian Automated Air Traffic System	RFSS	Remote Flight Service Station
CARS	Community Aerodrome Radio Stations	RVR	Runway Visual Range
CASS	Canadian Airport Security Systems	SEIP	System Engineering & Integration
CPMS	Control and Performance Monitoring System	TACAN	Tactical Air Navigation Aid
DCPC	Direct Current Power Control	TCTI	Transport Canada Training Institute
DF	Direction Finder Project	TCU	Terminal Control Unit
DME	Distance Measuring Equipment	TELECOM	Telecommunications
DVOR	Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment	TWR	Control Tower
EDM	Electronic Duty Manager	UHF	Ultra High Frequency
EDP	Electronic Data Processing	VHF	Very High Frequency
EMD	Electro-Magnetic Detection	VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
FSS	Flight Service Station	VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
GAATS	Gander Automated Air Traffic System	VIP/OIDS	Visual Information Projection/Operational Display System
HF	High Frequency	VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
ICCS	Integrated Communications Control System	VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment
IF	Intermediate Fix (IFR Approach)	VORTAC	VOR and TACAN Co-located
IFR	Instrument Flight Rules	VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment
ILS	Instrument Landing System		
IRS	Interim Regional Simulators		
JETS	Joint Enroute Terminal Service		
LOC/DME	Localizer/Distance Measuring Equipment		
MACS	Modular Aeronautical Communication Switch		
MIDS	Multi Purpose Information Display System		
MLS	Microwave Landing System		
MODS	Modifications		

**Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>AIR NAVIGATION SYSTEM</b>					
<b>Headquarters - Ottawa</b>					
Combined ANS Facilities Project .....	34,976	34,976	21,420	10,909	2,647
Modular Aeronautical Communications Switch (MACS) .....	48,634	48,634	41,767	6,516	351
Procurement of ICCS Training Simulators .....	7,407	7,407	287	6,900	220
Upgrade and Modernize Gander FSS Operations .....	3,382	3,382	2,940	412	30
R&D Airport Security Systems .....	3,923	3,910	3,191	515	204
HF Communication Equipment for FSS Stations .....	2,663	2,663	2,510	153	-
VHF-AM Mobile Transceivers .....	2,793	2,793	671	1,382	740
Investigation of Automatic Dependent Surveillance .....	2,648	2,648	1,065	871	712
System Engineering and Integration Project .....	61,500	61,500	32,204	15,069	14,227
Procure VHF-DF Nav aids .....	3,902	3,902	2,497	400	1,005
VOR/DME Systems Procurement ...	9,669	9,669	8,947	722	-
Bulk Procurement of VOR/DME and Support Equipment .....	43,010	43,010	10,047	7,000	25,963
TC Costs Associated with TACAN Replacement Program .....	4,455	4,455	1,301	1,000	2,154
Bulk Procurement VHF-DF Systems	4,175	4,175	3,327	848	-
Tube Type ILS Replacement Program	6,211	6,211	6,179	32	-
Tube Type ILS Replacement Phase II	12,469	12,469	11,483	901	85
Monitor/Controller Procurement .....	5,416	5,416	761	4,655	-
Transmissometer Systems .....	7,528	7,870	57	3,967	3,846
ASDE - Phase II .....	13,800	13,800	13,587	213	-
Procurement and Installation of Uninterruptible Power Units .....	14,475	14,475	5,856	5,242	3,377
National Flight Data Processing .....	7,724	7,724	7,670	54	-
Operational Info. Display System - OIDS-2 and OIDS-1 .....	5,496	5,496	3,552	1,944	-
National Flight Data Processing .....	2,924	2,924	1,670	1,254	-
Flight Data Processing Flight Progress Strip Printer .....	1,818	1,818	1,802	16	-
Radar Modernization Project (RAMP)	810,504	810,504	687,937	95,106	27,461
Procurement of two Doppler VORS (DVORS) .....	1,075	1,075	-	650	425
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) .....	658,658	658,658	55,210	106,683	496,765
Microwave Landing System (MLS) .	448,324	448,324	3,783	3,000	441,541
Interim Regional Simulators (IRS) for ACC's and TCTI .....	2,919	2,919	2,255	414	250
Purchase 5 Computer-Aided Design Systems .....	-	1,212	1,206	6	-
Purchase 120 VHF-AM Portable Transceivers .....	-	1,089	936	153	-
Engineering Development of Computer-Based Training .....	-	1,936	831	1,013	92

**Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)</b>					
Canadian Airspace Management Simulator .....	-	76,581	-	7,345	69,236
GAATS - Ongoing Support Surveillance Syst. Eng. ....	2,979	2,979	2,379	600	-
FSS Multi-Purpose Info. Display System .....	6,991	6,991	6,680	311	-
<b>NEWFOUNDLAND</b>					
<b>Deer Lake</b>					
Construct New ATB (ANS Portion) .....	1,394	1,394	1,303	91	-
<b>NEW BRUNSWICK</b>					
<b>Moncton Regional Office</b>					
Automated Admin./Operational Data Management System.....	1,234	1,234	362	821	51
<b>Saint John</b>					
Construct Control Tower .....	5,343	5,320	341	3,602	1,377
<b>QUEBEC</b>					
<b>Bagotville</b>					
Purchase and Install VOR/DME...	-	2,524	2,340	170	14
<b>Chevery</b>					
Install LOC/DME.....	1,386	1,344	1,321	23	-
<b>Dorval</b>					
Replace Control Tower .....	-	9,895	1,238	6,792	1,865
<b>Montreal ACC</b>					
Correct Mechanical Deficiencies .	2,956	2,766	2,751	15	-
<b>Quebec</b>					
Consolidate TCU Unit to Montreal ACC .....	-	2,378	965	1,388	25
<b>Roberval</b>					
Replace FSS .....	-	4,187	536	3,056	595
<b>Rouyn</b>					
Relocate FSS .....	2,930	2,930	2,894	36	-
<b>ONTARIO</b>					
<b>Kingston</b>					
Replace FSS .....	2,426	2,402	2,320	82	-
<b>1.Toronto Island</b>					
Install MLS and Supporting Infrastructure .....	6,577	8,773	6,675	2,098	-

1. See p. 3-15 for explanation of major change in estimated cost

**Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)</b>					
<b>MANITOBA</b>					
<b>Winnipeg</b>					
Establish New Area Control Centre .....	27,343	27,415	26,991	122	302
<b>ALBERTA</b>					
<b>Calgary</b>					
Air Operations Building/ Control Tower .....	16,376	16,376	15,322	854	200
<b>Dawson Creek</b>					
Upgrade FSS .....	2,156	2,156	1,907	249	-
<b>BRITISH COLUMBIA</b>					
<b>Victoria Inner Harbour</b>					
Establish New Victoria Inner Harbour FSS .....	-	3,747	328	290	3,129
<b>AIRCRAFT SERVICES</b>					
<b>Headquarters - Ottawa</b>					
Hangar Ramp Rehabilitation .....	1,214	1,214	1	1,213	-
Turbojet and Simulator Acquisition Renovate/Expand Aviation .....	-	59,680	1,432	32,913	25,335
Flight/Technology Centre .....	2,998	2,983	2,683	300	-
Flight Service Hangar .....	-	9,626	5	3,020	6,601
Aircraft Engine Overhaul and Modification .....	-	4,376	-	4,376	-
<b>ONTARIO</b>					
<b>Hamilton</b>					
New Flight Services Hangar .....	10,490	10,499	195	10,304	-
<b>MANITOBA</b>					
<b>Winnipeg</b>					
New Flight Services Hangar .....	-	7,062	510	6,552	-
<b>AVIATION REGULATION</b>					
<b>Headquarters</b>					
National Air Carrier Information System	-	2,100	2,050	50	-



**Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation**

(thousands of dollars)		Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
	From Page			

1. Toronto Island - Install MLS and Supporting Infrastructure	3-13	6,577	8,773	2,196
---	------	-------	-------	-------

Micronav International Inc. (MII), the contractor for this project , conducted a review of the work required to complete the project. This evaluation has led to a significant increase in costs and indicates an underestimation of the work to be done in the original contract.

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>AIRPORTS</b>					
<b>CENTRAL PROCUREMENT</b>					
<b>Headquarters - Ottawa</b>					
Mobile Transceivers .....	1,359	1,359	442	879	38
Mobile Transceivers .....	5,159	5,159	1,384	3,775	-
Gloucester Landfill Site Clean-up .....	5,477	5,477	748	4,729	-
Snowblower Procurement Program .....	-	3,699	284	3,415	-
<b>INTERNATIONAL AIRPORTS</b>					
<b>NOVA SCOTIA</b>					
<b>Halifax International Airport</b>					
Upgrade Air Terminal Building					
Climate Control System .....	7,136	7,136	486	6,450	200
Construct Loop Road .....	1,461	1,461	1,446	15	-
Construct North End Commuter Holdroom .....	2,807	2,807	750	2,057	-
<b>QUEBEC</b>					
<b>Dorval International Airport</b>					
Construct new Firehall .....	3,965	3,965	2,074	1,891	-
Apron Repairs .....	-	13,241	5,186	7,900	155
Install Dispatch System and Surveillance Centre .....	-	1,338	305	1,033	-
Relocate Glycol Basin and Connecting Roadways - Groundside .....	-	9,798	-	674	9,124
Refurbish Public Arrivals Area - Phase II .....	-	7,969	83	375	7,511
Replace/Renovate Electronic Display Systems .....	-	2,150	1	81	2,068
Restoration/Renovation Roads and Parking .....	-	5,303	266	29	5,008
Replace/Install Public Address System .....	-	5,480	92	50	5,338
<b>Mirabel International Airport</b>					
Refurbish Concessions/Sterile Area.	-	2,077	-	100	1,977

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>INTERNATIONAL AIRPORTS (Cont'd)</b>					
<b>ONTARIO</b>					
<b>Lester B. Pearson International Airport</b>					
Project Management Resources					
- Terminal Three.....	4,710	4,903	4,233	670	-
Central Power Plant					
Modifications.....	1,582	1,929	597	1,332	-
Terminal One Apron Slab					
Replacement.....	8,252	8,216	2,040	568	5,608
Replace Automatic Swing					
Doors, T-1.....	2,331	2,334	258	2,076	-
Replace Noise Monitoring					
Equipment.....	-	2,440	2,429	11	-
Relocate Security Surveillance					
System.....	-	1,031	981	50	-
Restore Runway 06R/24L &					
Install Centreline Lights.....	4,565	4,709	284	4,425	-
Major Modifications - Terminal 2.....	18,070	18,070	13,169	4,901	-
Extension of Service for					
Area 2B.....	4,352	4,388	199	4,189	-
Airport Operations Centre.....	3,790	3,427	2,817	610	-
T2 Apron Slab Replacement.....	2,135	2,135	138	1,997	-
<b>Ottawa International Airport</b>					
Stormwater Drainage					
Improvements.....	-	1,195	1,192	3	-
Restoration/Renovation					
T49 & T51.....	3,649	3,649	20	3,479	150
<b>ALBERTA</b>					
<b>Calgary International Airport</b>					
Automated Access Control					
System.....	-	1,293	-	181	1,112
Aviation Industrial Park, Phase I.....	1,795	1,795	1,789	6	-
<b>Edmonton International Airport</b>					
Replace Slabs, Apron 1.....	1,872	1,871	878	993	-
Asbestos Removal & Renovate					
Floors 4-7.....	-	4,965	209	4,039	717
<b>MANITOBA</b>					
<b>Winnipeg International Airport</b>					
Asbestos Removal/Commercial					
Renovations Administration Building.....	-	7,068	313	6,060	695

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>INTERNATIONAL AIRPORTS (Cont'd)</b>					
<b>BRITISH COLUMBIA</b>					
<b>Vancouver International Airport</b>					
Air Terminal Development					
Planning .....	1,445	1,445	941	504	-
Construct Taxiway					
Jericho Road .....	2,870	2,869	1,551	1,318	-
Apron 6 Expansion .....	5,863	5,753	1,984	3,769	-
Environmental Impact Study .....	2,499	2,499	2,262	237	-
Expand NW Finger					
Air Terminal Building .....	7,504	8,471	646	7,825	-
Resurface Taxi L-Hold Bay and Apron VI .....	-	3,390	152	3,238	-
Fire Exit/Security Doors Modifications .....	1,031	1,031	330	701	-
Construct Jericho Subdivision Road .....	3,114	3,114	2,200	914	-
Install High Intensity Lights, Runway 12/30 .....	1,018	1,018	44	974	-
Install Gate 9/10 Retail and Food Facilities .....	-	4,643	247	4,396	-
<b>FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS</b>					
<b>NEWFOUNDLAND</b>					
<b>Deer Lake</b>					
Construct Air Terminal Building and Facilities .....	5,013	5,013	4,951	62	-
Construct Groundside Facilities .....	1,608	1,595	1,393	202	-
<b>Gander</b>					
Replace Curtain Walls Terminal Building .....	3,890	3,890	302	3,400	188
Rehabilitate Aprons I & II .....	4,000	4,000	2,124	1,876	-
Upgrade Water Distribution System .....	1,681	1,681	119	1,562	-
<b>St. John's</b>					
Resurface Apron & Taxic.....	-	1,610	1,542	68	-
<b>NEW BRUNSWICK</b>					
<b>Moncton</b>					
Construct Parallel Taxiway, runway 29 .....	-	3,829	-	2,366	1,463

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	<b>Estimates 1991-92</b>	Future Years' Require- ments
<b>FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)</b>					
<b>QUEBEC</b>					
Regional Office					
Inuit Management Program.....	2,565	3,123	2,731	280	112
<b>Quebec</b>					
Replace Cable for Visual Aids					
06/24 .....	1,260	1,688	471	1,217	-
Overlay Runway 06-24.....	4,373	4,418	271	4,147	-
Stabilize Slopes on					
Runway 06-24 .....	-	4,119	270	3,849	-
Restore and Connect Water					
Distribution system.....	-	1,130	121	1,009	-
<b>Charlevoix</b>					
Overlay Runway 15-33					
Taxiway A, Apron 1 .....	-	1,493	15	122	1,356
<b>Eastmain</b>					
Rehabilitate Apron.....	-	2,472	96	2,376	-
<b>St. Hubert</b>					
Overlay Runway 06-24					
Taxiway F, G, H, P, T,					
Parking Lot .....	-	2,925	132	7	2,786
<b>ONTARIO</b>					
<b>Hamilton</b>					
Modifications to Air					
Terminal Building.....	2,517	2,025	1,934	91	-
<b>London</b>					
Upgrade Airport Water Distribution					
and Connect to Municipal					
Water System.....	2,797	1,830	1,780	50	-
Restore Climate Control					
System/Terminal Building.....	1,243	1,243	107	1,136	-
<b>Thunder Bay</b>					
Interim Modifications to					
Terminal Building.....	-	1,585	33	1,410	142
<b>Timmins</b>					
Improve and Expand Air					
Terminal Building.....	-	4,660	261	2,909	1,490



**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)</b>					
<b>Windsor</b>					
Mechanical Systems/ Terminal Building.....	1,329	1,329	112	1,217	-
<b>BRITISH COLUMBIA</b>					
<b>Abbotsford</b>					
Construct Combined Services Building .....	2,393	2,393	2,389	4	-
<b>Boundary Bay</b>					
Reactivate Airport Water System .....	-	7,064	6,664	400	-
<b>Cranbrook</b>					
Overlay Runway 16-34 and Taxiways A, B, & C .....	2,607	2,118	2,068	50	-
<b>Kelowna</b>					
Runway Extension .....	4,862	4,252	3,852	400	-
<b>Nanaimo</b>					
Terminal Building and Construct Parking Lot.....	3,057	3,154	3,150	4	-
<b>Victoria</b>					
Expand Air Terminal Building.....	-	12,514	12,474	40	-
<b>NORTHWEST TERRITORIES</b>					
<b>Baker Lake</b>					
Upgrade Airport Access Road.....	1,739	1,556	1,230	326	-
<b>Chesterfield Inlet</b>					
Resurface Runway, Taxiway and Apron.....	2,009	1,945	1,920	25	-
<b>Clyde River</b>					
Improvements to Taxiways .....	-	2,790	2,783	7	-
<b>Eskimo Point</b>					
New Air Terminal Building .....	1,128	1,107	202	905	-

**Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)</b>					
<b>NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)</b>					
<b>Hay River</b>					
Overlay Runway 13-31 and Apron.....	-	2,291	106	2,185	-
<b>Iqaluit</b>					
Repave Apron and Access Road. ....	16,776	16,776	150	182	16,444
<b>Norman Wells</b>					
Flight Service Station and Terminal Building Apron.....	-	4,004	1,834	2,100	70

**Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration**

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Require- ments
<b>FINANCE &amp; ADMINISTRATION</b>					
<b>Ottawa</b>					
Integrated Departmental Financial System (IDFS) .....	17,557	17,557	903	6,111	10,543
<b>PERSONNEL</b>					
<b>Cornwall</b>					
Administrative Systems .....	2,008	2,008	1,650	358	-
Computer Based Training .....	2,361	2,361	747	807	807

## Major Crown Projects Addendum

A number of projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports are provided below.

### a. Modernization of the CCGS *Louis S. St. Laurent*

**Description:** The modernization of the CCGS *Louis S. St. Laurent* is intended to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. The overall objective of the modernization is to provide the Canadian Coast Guard Fleet with a cost effective, reliable triple-screw icebreaker that requires fewer resources to operate. The component objectives are the following - increase icebreaking efficiency, reduce fuel consumption, reduce the crewing complement, improve response capability, enhance the safety of the escort duties and replace asbestos insulation with an approved material. Some corroded steelwork that was discovered after the removal of the redundant machinery will also be replaced.

### Lead and Participating Departments

- |                       |                                       |
|-----------------------|---------------------------------------|
| ● Lead Authority:     | Transport Canada                      |
| ● Service Department: | Supply & Services Canada              |
| ● Third Party:        | Industry, Science & Technology Canada |

### Major Milestones:

- |   | Dates    |
|---|----------|
| ● Award of Contract Definition (CD) (Design)                          | Jan. '88 |
| ● Submission of Detailed Design by Contractor for Government Approval | Fall '88 |
| ● Vessel modernization and delivery                                   | July '92 |

### Summary of Costs:

(thousands of dollars)

	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
CCGS <i>Louis S. St. Laurent</i> Modernization	132,495	78,038	30,000	24,457

**Achievements:** The asbestos removal activity was completed in March 1989, and the work on removing the old bow was completed by July 1989. Components of the new propulsion system were delivered to H-DIL in late November 1990.

The vessel is due to undock in late April 1991, at which time installation of the propulsion machinery will commence. Delivery is scheduled for the summer of 1992.

**Sensitivity:** In view of the technology to be used, there is little risk associated with the project. With respect to the financial aspects of the contract, H-DIL has committed to include all "work arisings" that may occur in relation to the five major systems. In the case of the steelwork replacement, the Crown will use the standard "work arising" process.

**b. Radar Modernization Project (RAMP)**

**Overview:** In June 1983, the government approved the procurement and installation of 24 new terminal surveillance radar systems, 17 new independent secondary surveillance radar systems, 29 new display site equipment, and 10 radar data processing and display systems.

**Summary of Costs:** The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
RAMP	810,504	687,937	95,106	27,461

**Achievements:** To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at \$187.3 million and the offset benefits are reported at \$152.2 million. Benefits to small businesses are reported at \$27.3 million and capital investment is reported at \$6.0 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

- |            |                 |
|------------|-----------------|
| ● Atlantic | \$ 14.2 million |
| ● Quebec   | \$ 95.2 million |
| ● Ontario  | \$174.3 million |
| ● West     | \$ 55.8 million |

Civil work has been completed at 38 sites (out of 41) across Canada. Radar site equipment (RSE) has been installed at 24 sites of which 16 have been accepted. The RSEs are scheduled to be commissioned in 1991-92. All 10 radar data processing systems (RDPS) have been installed, tested and inspected. The first RDPS is scheduled to be commissioned by January 1991. Most of the display site equipment (DSE) has been delivered. Installation is complete at 3 sites and has begun at another.

**c. Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) Project**

**Overview:** The procurement strategy for CAATS was approved in June, 1988, for operational flight data processing systems at the 7 area control centres, including peripheral equipment for 3 terminal control units, 60 airport control towers and at the altitude reservation unit and the procurement of common controller workstations at the 7 area control centres and 2 terminal control units. Also to be procured are non-operational flight data processing systems and common controller workstations for regional operational training at the Transport Canada Training Institute, Cornwall, for the Research and Experimentation Centre at the Ottawa International Airport, and the Technical Systems Centre, Ottawa.

The overall objective of this project is to replace the existing systems infrastructure used for flight data processing and display with a state-of-the-art integrated air traffic control system capable of meeting the following requirements:

- Enable the Aviation Group to reduce significantly the projected long-term growth in personnel, operations and maintenance costs;

- meet future growth-related demands for air traffic services at such levels of service necessary to maintain or increase safety;
- enable air traffic controllers to operate more efficiently and at increased levels of productivity through the use of modern and reliable controller workstations; and
- provide significant benefits to users by reducing air traffic delays and by providing more energy-efficient routes, improved aircraft movement information and flight planning services.

Effective Project Approval was obtained on November 23, 1989, at a total estimated cost of \$658,658,000. A comprehensive benefit/cost analysis was completed and shows a ratio of 2:1 (Benefits:Costs).

**Summary of Costs:** The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
CAATS	658,658	55,210	106,683	496,765

**Achievements:** The contract was awarded to Hughes Aircraft of Canada and design work has commenced. The first major task, the system requirement review, was successfully conducted in June, 1990.

#### d. Microwave Landing System Project (MLS)

**Overview:** In June 1985, approval-in-principle was given by Treasury Board to adopt Microwave Landing System (MLS) as the future standard for precision approach guidance at Transport Canada airports. Treasury Board preliminary project approval (PPA) was received July 26, 1989 for the purchase and installation of 147 MLS and associate equipment to be implemented in a multi-phase approach. The resources under preliminary approval will be used to develop Class "B" estimates for Phase I of the project which is the purchase and installation of 40 MLS, plus 2 for training purposes. Effective Project Approval will be sought from Treasury Board in the summer of 1991.

With MLS, the reliability of precision approach service in general will increase, while the interference presently experienced with FM broadcast stations will disappear. MLS will contribute to the advanced automation of the air traffic control system and will form part of the solution to increasing airport capacity problems of the future, enhancing the overall safety of flight in the terminal airspace. The major benefits of MLS will accrue to the user community; mainly the large commercial air carriers. The benefits include reductions in the number of flight disruptions with associated cost savings, and an increase in safety and flight path benefits.



The above plan is consistent with the decision of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to replace, by 1998, the existing instrument landing system (ILS) with the microwave landing system as the new standard for international airports.

**Summary of Costs:** The non-recurring costs estimated for the project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
MLSP - PPA	3,783	3,783	-	-
Phase I	129,019	-	3,000	126,019
Phase II	315,522	-	-	315,522
	448,324	3,783	3,000	441,541

**Achievements:** The government's decision to direct the contract for the MLS in Phase I to Micronav Limited of Sydney, Nova Scotia, recognizes the opportunity to support Atlantic Canada regional benefits and will lead to employment opportunities.

**e. Lester B. Pearson International Airport - Terminal 3**

**Overview:** The purpose of this project is to address the critical shortfall in passenger terminal facilities at Lester B. Pearson International Airport. In order to provide early delivery of the facility as well as minimize the need for a major capital investment by the Crown, proposals were solicited from the private sector to fund, build and operate the Terminal and all related facilities.

**Lead and Participating Departments:**

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| ● Lead Authority:     | Transport Canada  |
| ● Main Contractors:   | Owned and operated by the Terminal 3 Limited Partnership (Airport Development Corporation and Lockheed Air Terminal Incorporated).                      |
| ● Service Department: | Department of Justice   |
| ● Third parties:      | Revenue Canada - Customs and Excise<br>Employment and Immigration Canada<br>Health and Welfare Canada<br>Agriculture Canada<br>Solicitor General - RCMP |

**Approval Status:** Treasury Board effective project approval and authority to enter Into the development agreement and ground leases was received in October, 1987.

**Summary of Costs:** The total estimated cost for the construction of the Terminal 3 complex is currently \$500,000,000 and is to be funded by the private sector. Funding by Transport Canada is limited to \$4,903,000 for project management and \$3,742,000 for related capital works.

(thousands of dollars)				
	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1991	Estimates 1991-92	Future Years' Requirements
Project Management	4,903	4,233	670	-
Related Capital Works	3,742	3,742	-	-
	8,645	7,745	670	-

**Achievements:** A terminal with 24 bridged gates and an annual capacity of 10 million passengers, opened in February 1991. Completion of a 5 gate satellite terminal will be completed in early 1992.

#### 4. Transfer Payments

Planned transfer payments of \$234.6 million in 1991-92 represent 10.9% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-11 provides comparative summary information on the levels of grants and contributions, distributed among the department's Activities. Figures 3-12 to 3-17 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

**Figure 3-11: Transfer Payments by Activity**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual** 1989-90	For Details See Page
Policy and Coordination				
Grants	18,756	17,866	17,035	
Contributions*	152,341	158,685	167,222	
	171,097	176,551	184,257	3-28
Marine/Canadian Coast Guard				
Grants	19	19	16	
Contributions	1,840	1,695	2,019	
	1,859	1,714	2,035	3-29
Aviation				
Grants	29	29	119	
Contributions	1,032	1,277	622	
	1,061	1,306	741	3-30
Airports				
Contributions	46,227	42,600	47,664	3-30
Surface				
Grants	-	-	150	
Contributions	13,987	16,689	16,379	
	13,987	16,689	16,529	3-31
Departmental Administration				
Grants	20	20	20	
Contributions	299	650	91	
	319	670	111	3-31
Total Department				
Grants	18,824	17,934	17,340	
Contributions	215,726	221,596	233,997	
<b>Total Transfer Payments</b>	<b>234,550</b>	<b>239,530</b>	<b>251,337**</b>	
% Change Over Previous Year	-2.1	-4.7		

\* Includes statutory payment of \$2,815,000 in 1991-92 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge (\$2,700,000 in 1990-91 and \$3,324,449 in 1989-90).

\*\* May contain minor errors due to rounding.

**Figure 3-12: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination**

(dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Grants</b>			
Province of British Columbia - ferry and coastal passenger and freight services	18,706,000	17,816,000	16,984,610
Risk Research Institute - University of Waterloo	50,000	50,000	50,000
	18,756,000	17,866,000	17,034,610
<b>Contributions</b>			
Transportation research and demonstrations under the Quebec ERDA	-	1,181,000	1,140,870
Roads and Transportation Association of Canada	160,000	210,000	322,872
Borden Mercantile Co. Ltd.	-	168,000	-
Western Trucking (GTA)	-	400,000	-
Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA	-	540	73,586
Transportation of Disabled Persons	600,000	600,000	564,506
Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements			
- Manitoba-Churchill	-	-	147,207
- Newfoundland	26,650,000	37,000,000	43,779,625
- New Brunswick	-	-	3,378,265
- Quebec	15,055,000	9,994,000	9,100,972
Prince Edward Island Co-op Development Agreement	3,425,000	2,050,000	1,987,225
Highway Improvement Programs			
- Nova Scotia	4,671,000	18,900,000	18,819,614
- New Brunswick	24,569,000	26,300,000	22,413,809
- Yellowhead Highway	910,000	12,938,568	11,080,073
- Newfoundland	8,000,000	-	-
Autoroute 13 - Mirabel/Dorval	1,500,000	-	-
Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland	26,000,000	9,200,000	-
Motor Carriers Safety Code	3,643,000	5,548,900	5,083,172
Ferry and Coastal Freight Services	13,755,000	12,494,000	10,562,226
Newfoundland Dockyard Company	-	-	3,328,974
Freight Rate for Grain Cars - Special Assistance	-	-	8,199,010
Prairie Branch Line Rehabilitation	-	-	5,500,000
Leasing of Grain Cars - Special Assistance	16,588,000	15,000,000	14,866,740
Newfoundland Supplementary Pensions	2,000,000	2,000,000	1,681,889
Prince Edward Island Provident Fund	2,000,000	2,000,000	1,866,615
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	2,815,000	2,700,000	3,324,449
	152,341,000	158,685,008	167,221,699
<b>Total Transfer Payments</b>	<b>171,097,000</b>	<b>176,551,008</b>	<b>184,256,309</b>

**Figure 3-13: Details of Transfer Payments - Marine/Canadian Coast Guard**

(dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Grants</b>			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Grants to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	300	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C.	300	300	300
Grant to the Canada Safety Council	1,667	1,667	1,667
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	5,000	5,000	2,327
	19,117	19,117	16,444
<b>Contributions</b>			
Contribution to the Canadian Red Cross Society	250,000	300,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries	1,500,000	1,300,000	1,007,643
Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development	-	-	113,589
Contribution to the Council of Forest Industries of B.C.	90,000	90,000	90,000
Contribution to the District of Kitimat	-	-	15,000
Payment to Alberta and Saskatchewan re: Athabaska Marine Services	-	-	465,000
Contribution to the International Maritime Organization (IMO) re Seminar on Safety and Security	-	-	10,000
University of Quebec at Rimouski re. conference on safety and working conditions on board fishing vessels	-	-	17,000
Government of the Northwest Territories for a study of port facility requirements for the West Coast of Hudson Bay	-	-	50,000
Contribution to District of Port Hardy	-	5,000	-
	1,840,000	1,695,000	2,018,232
<b>Total Transfer Payments</b>	<b>1,859,117</b>	<b>1,714,117</b>	<b>2,034,676</b>



**Figure 3-14: Details of Transfer Payments - Aviation**

(dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Grants</b>			
Aero Club of Canada (formerly Royal Canadian Flying Clubs Association)	25,000	25,000	25,000
L'Association des Gens de l'Air du Québec	4,000	4,000	4,000
Airshow Canada International Symposium	-	-	90,000
	29,000	29,000	119,000
<b>Contributions</b>			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	25,000	25,000	25,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	400,000	650,000	454,706
Contribution to the Recreational Aircraft Association of Canada - RAAC (formerly Experimental Aircraft Association of Canada)	-	-	50,000
Contribution to flying clubs, schools and instructors	107,000	102,000	92,450
Société de Développement de la Baie James (SDBJ)	500,000	500,000	-
	1,032,000	1,277,000	622,156
<b>Total Transfer Payments</b>	1,061,000	1,306,000	741,156

**Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Airports**

(dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Contributions</b>			
Contributions for the operation of municipal or other airports	16,177,000	16,246,000	13,828,200
Contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	30,050,000	26,354,000	33,836,236
<b>Total Transfer Payments</b>	46,227,000	42,600,000	47,664,436

**Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Surface**

(dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Grants</b>			
Operation Lifesaver	-	-	150,000
	-	-	150,000
<b>Contributions</b>			
Railway Grade Separations (formerly Railway Relocation and Crossing)	3,750,000	6,451,500	9,061,849
Regina Railway Relocation	-	-	-
Grade Crossing Improvements	10,000,000	10,000,000	7,006,111
Countermeasures Research	87,000	87,000	87,000
Contributions to Provinces concerning Transport of Dangerous Goods activities	-	-	248,410
Operation Lifesaver	150,000	150,000	-
	13,987,000	16,688,500	16,379,265
<b>Total Transfer Payments</b>	13,987,000	16,688,500	16,529,265

**Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Departmental Administration**

(dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Grants</b>			
National Transportation Week Committee	20,000	20,000	20,000
<b>Contributions</b>			
Airport Devolution Feasibility Studies	-	500,000	90,707
Contribution to the International Aviation Management Training Institute	299,000	150,000	-
<b>Total Transfer Payments</b>	319,000	670,000	110,707

## 5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority of \$1,139,966 for 1991-92. This decreases the requirement for funding through appropriations by 34.7% of gross budgetary program expenditures. Certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-18 provides a summary of both vote-netted and CRF revenues by Activity.

**Figure 3-18: Summary of Revenues by Activity**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	% of Total	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Vote-netted Revenue</b>				
Policy & Coordination	-	-	-	-
Marine/Canadian Coast Guard	15,044	1.3	14,811	12,678
Aviation	518,653	45.5	471,131	404,145
Airports	596,947	52.4	586,301	612,731
Surface	-	-	-	-
Departmental Administration	9,322	0.8	11,530	10,702
	<b>1,139,966</b>	<b>100.0</b>	<b>1,083,773</b>	<b>1,040,256*</b>
% Change Over Previous Year	<b>7.8</b>		<b>3.8</b>	
<b>Revenue Credited to the CRF</b>				
Policy & Coordination	439		439	73,061
Marine/Canadian Coast Guard	26,440		26,800	26,828
Aviation	4,405		5,000	5,508
Airports	1,100		29,100	1,117
Surface	200		195	242
Departmental Administration	300		300	300
	<b>32,884</b>		<b>61,384</b>	<b>107,056</b>
<b>Total Revenues</b>	<b>1,172,850</b>		<b>1,145,607</b>	<b>1,147,312</b>
% Change Over Previous Year	<b>2.4</b>		<b>-0.1</b>	

\* Actual 1989-90 vote-netted revenues were \$114.4M higher, at \$1,154.7M. All data in all years have been restated to reflect wind-down of the Airports Revolving fund in 1991-92.

Wind-down of the Airports Revolving Fund (ARF) at March 31, 1991, has resulted in the requirement to restate past expenditures and revenues i.e, revenues, recoveries and Air Transportation Tax (ATT). In order to retain financial and performance comparability, the decision to reduce and display Airports appropriations at zero, requires that Aviation receives a commensurate increase in ATT allocations in all years. (See Section II, Analysis by Activity, and Figure 3-22 a) for details).

In effect, all recoveries representing charges internal to Transport (\$114.4M in 1989-90, \$119.4M in 1990-91 and \$140.3M in 1991-92) have been removed from the revenue accounts.

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source and Activity, is provided in Figure 3-19. Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on p. 3-34.

**Figure 3-19: Summary of Revenue by Source**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>A. Vote-Netted Revenues and Recoveries</b>			
1. Revenue: Sources External to Federal Government			
Marine/Canadian Coast Guard	12,100	12,400	10,836
Aviation	35,830	34,069	32,423
Airports	506,997	502,700	470,040
Departmental Administration	90	198	79
	555,017	549,367	513,378
2. Recoveries: Sources Within Federal Government			
External to Transport Canada			
Marine/Canadian Coast Guard	2,944	2,411	1,842
Aviation	309	322	362
Airports	1,943	700	252
Departmental Administration	1,511	2,371	1,435
	6,707	5,804	3,891
3. Air Transportation Tax			
Aviation	466,611	420,440	355,660
Airports	86,490	81,401	138,088
	553,101	501,841	493,748
4. Recoveries: Intra-Departmental			
Aviation	15,903	16,300	15,700
Airports	1,517	1,500	4,351
Departmental Administration	7,721	8,961	9,188
	25,141	26,761	29,239
<b>Total Vote-Netted Revenues and Recoveries</b>	<b>1,139,966**</b>	<b>1,083,773</b>	<b>1,040,256*</b>
<b>B. Receipts Credited to Consolidated Revenue***</b>			
Policy and Coordination	439	439	73,061
Marine/Canadian Coast Guard	26,440	26,800	26,828
Aviation	4,405	5,000	5,508
Airports	1,300	29,300	1,117
Surface	200	195	242
Departmental Administration	300	300	300
<b>Total Credits to Consolidated Revenue</b>	<b>32,884</b>	<b>61,834</b>	<b>107,056</b>
<b>Total Revenues</b>	<b>1,172,850</b>	<b>1,145,607</b>	<b>1,147,312</b>

\* See footnote to Figure 3-18, previous page.

\*\* This sum equates with the amount shown in the Program by Activity table on p. 1-7.

\*\*\* Receipts credited to Consolidated Revenue are not available for use by the the Department.

## Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

To gain a further appreciation of the nature of Transport revenues and recoveries, details are provided for the three activities that generate 99.2% of total amounts collected.

**Marine/Canadian Coast Guard Group:** Figure 3-20 provides revenue details on the Marine/Canadian Coast Guard activity. Note that CRF revenues are not available to the program.

**Figure 3-20: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Vote Netted Revenue</b>			
Arctic Resupply	13,300	13,600	12,041
Employee Deductions for Housing Rentals	493	479	412
Prescott Shops Operations	100	100	102
Recovery from DOE	29	29	11
Recovery from DFO	1,118	600	109
Miscellaneous	4	3	3
	<b>15,044</b>	<b>14,811</b>	<b>12,678</b>
<b>Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)</b>			
Wharfage and Harbour Dues	12,522	12,583	10,946
Ship Safety and Registration Dues	2,899	2,890	2,664
Marine Radio Traffic Revenue	2,750	2,250	2,029
Charter of Cable Repair Ship	7,596	7,646	6,917
Interest on Investment	26	44	63
Other	647	1,387	4,209
	<b>26,440</b>	<b>26,800</b>	<b>26,828</b>
<b>Total Revenue</b>	<b>41,484</b>	<b>41,611</b>	<b>39,506</b>

**Aviation and Airports Groups:** Approximately 97.9% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports activities. Following is a discussion of major sources.

**Rentals, Concessions and Parking:** Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales and/or a guaranteed annual payment by a public tender process. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

**Air Transportation Tax:** This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax



revenue between Airports and Aviation is currently under review as part of the development of a new cost recovery policy for the Department. An interim allocation method for Airports provides only sufficient tax to reduce Airports appropriations to zero. The balance of Air Transportation Tax is allocated to the Air Navigation Services sub-activity of Aviation Group.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees, and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at 22 international and national airports.

Figures 3-21, 3-22 and 3-22 a) provide further details on revenues/recoveries air transportation taxes for the Aviation and Airports activities, respectively. Note that all data have been restated to reflect wind-down of the Airports Revolving Fund in 1991-92.

**Figure 3-21: Aviation Revenues/Recoveries**

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates				1990-91 Forecast Total	1989-90 Actual Total
	Navi- gation Services	Air Regula- tory Services	Aircraft Services	Total		
<b>Revenues</b>						
Sales, Rentals and Licences	1,362	664	3	2,029	2,024	2,020
International En Route Fees	32,554	-	-	32,554	30,798	29,834
Other Service Fees	287	956	4	1,247	1,247	569
<b>Total Revenues</b>	34,203	1,620	7	35,830	34,069	32,423
<b>Recoveries:</b>						
Marine/Coast Guard						
- Helicopters and Tele- communication Services	332	-	15,571	15,903	16,300	15,700
Atmosphere Environment Services						
- Electronics Maintenance/ Weather Observation	294	-	-	294	322	225
Other Government Departments	-	15	-	15	-	137
<b>Total Recoveries</b>	626	15	15,571	16,212	16,622	16,062
<b>Air Transportation Tax</b>	466,611	-	-	466,611	420,440	355,660
<b>Total Revenues, Recoveries &amp; Air Transportation Tax</b>	501,440	1,635	15,578	518,653	471,131	404,145
<b>% Change from Previous Year</b>				10.1	16.6	

**Figure 3-22: Airports Revenues/Recoveries**

(thousands of dollars)			
	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Revenues</b>			
Rentals	64,217	60,600	55,547
Concessions	200,899	202,900	186,054
Landing Fees	137,713	131,100	122,502
General Terminal Fees	84,987	89,700	86,066
Miscellaneous Fees	19,181	18,400	19,871
<b>Total Revenue</b>	<b>506,997</b>	<b>502,700</b>	<b>470,040</b>
<b>Recoveries</b>			
Air Navigation Services			
Accommodation and Maintenance Services	1,517	1,500	4,351
Environmental Services Program			
Weather Services	656	700	252
RCMP	1,287	-	-
<b>Total Recoveries</b>	<b>3,460</b>	<b>2,200</b>	<b>4,603</b>
<b>Air Transportation Tax</b>	<b>86,490</b>	<b>81,401</b>	<b>138,088</b>
<b>Total Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax</b>	<b>596,947</b>	<b>586,301</b>	<b>612,731</b>
<b>% Change from Previous Year</b>	<b>1.8</b>	<b>-4.3</b>	

**Figure 3-22a): Restatement of Recoveries and ATT due to ARF wind-down**

(thousands of dollars)								
	Aviation				Airports			
	1990-91 Forecast	1989-90 Actual	1988-89 Actual	1987-88 Actual	1990-91 Forecast	1989-90 Actual	1988-89 Actual	1987-88 Actual
<b>Recoveries (Internal)</b>								
Main Estimates	114,812	100,842	98,095	83,596	27,800	35,867	40,544	44,081
Forecast/Actual	114,061	100,473	97,471	81,929	24,100	34,614	40,366	43,936
Restated	16,622	16,062	15,171	13,744	2,200	4,603	5,678	5,710
<b>Difference</b>	<b>(97,439)</b>	<b>(84,411)</b>	<b>(82,300)</b>	<b>(68,185)</b>	<b>(21,900)</b>	<b>(30,011)</b>	<b>(34,688)</b>	<b>(38,226)</b>
<b>ATT Allocation</b>								
Main Estimates	272,172	159,672	143,262	86,776	274,728	331,828	310,238	342,725
Forecast/Actual	227,113	161,920	188,704	87,871	274,728	331,828	310,238	347,133
Restated	420,440	355,660	336,491	268,024	81,401	138,088	162,451	166,980
<b>Difference</b>	<b>193,327</b>	<b>193,740</b>	<b>147,787</b>	<b>180,153</b>	<b>(193,327)</b>	<b>(193,740)</b>	<b>(147,787)</b>	<b>(180,153)</b>
<b>Total</b>								
Main Estimates	386,948	260,514	241,357	170,372	302,528	367,695	350,782	386,806
Actual	341,174	262,393	286,175	169,800	298,828	366,442	350,604	391,069
Restated	437,062	371,722	351,662	281,768	83,601	142,691	168,129	172,690
<b>Total Aviation</b>	<b>95,888</b>	<b>109,329</b>	<b>65,487</b>	<b>111,968</b>	<b>(215,227)</b>	<b>(223,751)</b>	<b>(182,475)</b>	<b>(218,379)</b>
<b>Total Airports</b>	<b>(215,227)</b>	<b>(223,751)</b>	<b>(182,475)</b>	<b>(218,379)</b>				
<b>Net "Loss" to Vote-Netted Revenues</b>	<b>(119,339)</b>	<b>(114,422)</b>	<b>(116,988)</b>	<b>(106,411)</b>				

## 6. Loans, Investments and Advances

From time to time, the government makes non-budgetary loans, investments and advances (LIA) to Crown corporations. These LIAs further other government objectives and are repayable in full with interest. The Department's financial resources and operations are not affected by the levels of LIAs. Summary data are presented in Figure 3-23.

**Figure 3-23: Loans, Investments and Advances**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Forecast 1990-91	Actual 1989-90
<b>Loans</b>			
<b>Policy and Coordination</b>			
Loan to Prince Rupert Port Corporation	-	-	17,260

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-24. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

**Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose**

(dollars)	Balance Mar 31/91	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1991-92	
				Principal	Interest
<b>Policy and Coordination</b>					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:					
St. John's	1,253,280	2000	9.330	81,201	116,931
	792,432	1997	10.015	83,488	79,362
	216,159	1998	9.375	19,335	20,265
	650,255	1998	9.875	57,307	63,627
	2,912,126			241,331	280,185
Halifax	3,486,062	1996	10.000	404,208	313,872
Saint John	6,665,062	2000	12.430	-	828,467
	4,243,084	1998	11.125	-	472,043
	1,973,102	1998	11.000	-	217,041
	4,601,413	1999	11.875	-	546,418
	2,569,795	2005	11.625	-	298,739
	20,052,456			-	2,362,708
Prince Rupert	762,134	2009	9.630	56,637	49,082
Belledune	557,198	2000	6.440	36,518	50,649
Chicoutimi	6,128,530	2000	9.090	459,528	383,033
Montreal	17,179,871	2000	6.250	300,873	1,761,366
Vancouver	3,503,876	2000	7.500	247,675	262,790
	54,582,253			1,746,770	5,461,685

**Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)**

(dollars)	Balance Mar 31/91	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1991-92 Principal      Interest	
<b>Loans to Other Crown Corporations</b>					
Air Canada	77,273,400	1993	7.243	29,270,868	5,076,151
Canadian National Railways	147,634,337	1999	8.750	14,653,515	12,604,320
	224,907,737			43,924,383	17,680,471
Total Policy and Coordination	279,489,990			45,671,153	23,142,156
<b>Marine/Canadian Coast Guard Loans to Harbour Commissions</b>					
Hamilton	475,000	2000	4.125	50,000	19,078
Port Alberni	85,165	1991	8.063	85,165	3,167
<b>Loan to the City of Montreal</b> Atwater Tunnel	99,610	1991	3.125	99,610	4,105
Total Marine/Canadian Coast Guard	659,775			234,775	26,350
<b>Total Program</b>	280,149,765			45,905,928	23,168,506

## 7. Net Cost of Program

The department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the Program.

**Figure 3-25: Estimated Net Budgetary Cost of the Program for 1991-92**

(thousands of dollars)	Main Estimates 1990-91 (Gross)	Add Other Costs	Total Program Cost	Less Revenue	Estimated Net Program Cost	
					1991-92	1990-91*
Total Department	3,288,245	99,705	3,387,950	1,172,850	2,215,100	2,243,151
% Change Over Previous Year					-1.3	

\* Some departments that report a provision of services free of charge to Transport Canada do not provide forecast or actual data. The 1990-91 Net Program Cost is an interpolation based on best available data.

Figure 3-26 details those services provided without charge to the Department that make up the Other Costs in Figure 3-25. A summary of revenues credited to the vote, and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-19, p.3-33.

**Figure 3-26: Services Provided Without Charge**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92	Estimates 1990-91	Estimates 1989-90
<b>By Other Departments</b>			
Accommodation provided by the Department of Public Works	55,598	42,396	39,638
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	2,091	2,098	2,151
Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	37,447	35,234	24,264
Employee Compensation Payments provided by the Department of Labour	4,569	3,257	3,688
Total Costs of Services Provided by Other Departments	99,705	82,985	69,741



## B. Other Information

### 1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-27. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

**Figure 3-27: Distribution of Fleet Operating Resources by Coast Guard Sub-Activity**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-92		Forecast 1990-91		Actual 1989-90	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Marine Navigation Services	92,728	1,177	99,907	1,152	86,888	1,174
Icebreaking and Arctic Operations	95,060	1,030	98,128	1,018	90,452	1,020
Marine Search and Rescue	62,719	831	67,621	917	63,191	890
All others	495	12	-	-	-	-
	251,003	3,050	265,656	3,087	240,531	3,084

## 2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 3-28 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

**Figure 3-28: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost**

(thousands of dollars)			Estimated Replacement Cost* (1990-91 dollars)
Numbers	Vessel Type	Description	
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	248,300
7	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	770,700
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	658,000
2	1050	Medium Navaid Tender/Light Icebreakers	65,800
10	1000	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	510,000
3	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	125,100
6	800	Small Navaid Tenders	24,000
5	700	Special River Navaid Tenders	45,500
6	600	Large Search and Rescue Cutters	359,400
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	39,800
7	400	Small Search and Rescue Cutters	28,700
1	310	Search and Rescue Ocean Lifeboat	3,100
16	300	Search and Rescue Lifeboats	30,400
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	7,600
7	100	Small Rescue Craft	9,100
322		Various-size workboats	34,500
41		Inshore Rescue Boats	32,800
35		Helicopters	168,000
4		Hovercraft	40,000
1		Fixed-wing aircraft	12,500
			3,213,300

The estimated replacement cost is based either on actual recent replacement costs or inflated historical costs.

### 3. Ship Source Oil Pollution Fund

#### Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Ship Source Oil Pollution Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was \$40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

#### Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 3-29 provides a statement for the period ended September 30, 1990:

**Figure 3-29: Ship Source Oil Pollution Fund**

(thousands of dollars)		At September 30, 1990
Net Levies (February '72 to September '76)		34,866
Add: Interest and penalties credited to the fund		140,142
		175,008
Less: Administration expenses		678
Claims settlements		3,410
		4,088
Balance in Fund		170,920

#### 4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on p. 1-17, on a day-to-day basis Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

**Policy and Coordination:** The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railways Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

**Marine/Canadian Coast Guard:** For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: Canada Shipping Act; the Navigable Waters Protection Act; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; the Harbour Commissions Act; Toronto Harbour Commissioners Act; the Hamilton Harbour Commissioners Act; the Public Harbours and Ports Facilities Act; and the Carriage of Goods by Water Act.

**Aviation:** The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

**Airports:** Predicated on the same Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

**Surface:** The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Railway Safety Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

**Departmental Administration:** The primary Act governing this Activity is the Financial Administration Act.

A comprehensive summary follows of Statutes for which Transport Canada is directly responsible and those which it administers.

#### Statutes Administered by Transport Canada

Aeronautics Act (RSC 1985 c. A-2) as amended  
Arctic Waters Pollution Prevention Act (RSC 1985 c. A-12) as amended  
Canada Shipping Act (RSC 1985 c. S-9) as amended  
Canadian Aviation Safety Board Act (RSC 1985 c. C-12) as amended  
Department of Transport Act (RSC 1985 c. T-18) as amended  
Government Railways Act (RSC 1985 c. G-7) as amended  
Hamilton Harbour Commissioners Act (SC 1912 c. 98) as amended  
Harbour Commissions Act (RSC 1985 c. H-1) as amended  
Intercolonial and P.E.I.B. Railways Employees' Provident Fund Act (SC1907 c. 22) as amended  
Marine and Aviation War Risk Act (RSC 1970 c. W-3) as amended  
Maritime Code Act (SC 1977-78 c. 41) (not in force)  
Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)  
Montreal Port Wardens Act (SC 1980-81-82-83 c. 8)

## Statutes Administered by Transport Canada (Cont'd)

Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act (RSC 1985 c. M-9) as amended (not in force)  
Motor Vehicle Safety Act (RSC 1985 c. M-10)  
Motor Vehicle Tire Safety Act (RSC 1985 c. M-11)  
National Transportation Act, 1987 (SC 1987 c. 34) as amended  
Navigable Waters Protection Act (RSC 1985 c. N-22) as amended  
Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)  
Passenger Tickets Act (RSC 1985 c. P-3)  
Pilotage Act (RSC 1985 c. P-14) as amended  
Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985 c. P-29) as amended Quebec Port Wardens Act  
(SC 1980-81-82-83 c. 8)  
Railway Act (RSC 1985 c. R-3) as amended  
Railway Safety Act (SC 1988 c. 40)  
Safe Containers Convention Act (RSC 1985 c. S-1)  
Teleferry Act (RSC 1970 c. T-2) as amended (not in force)  
Toronto Harbour Commissioners Act, 1911 (SC 1911 c. 26) as amended  
Toronto Harbour Commissioners Act, 1985 (SC 1986 c. 10)  
Transport Act (RSC 1985 c. T-17) as amended  
Transportation of Dangerous Goods Act (RSC 1985 c. T-19) as amended



## 5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figures 3-30 to 3-36 display details of the funding to Crown corporations that is provided through appropriations. For 1991-92, payments to Crown corporations represent 19.3% of total gross, or 30.3% of total net, departmental expenditures. Further information concerning the operations of these corporations may be found in Part II of the Estimates.

**Figure 3-30: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.**

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates	Difference
Operating expenses	37,253	40,073	(2,820)
Interest and other income*	(657)	(8,426)	7,769
Net operating expenses	36,596	31,647	4,949
Less:			
Non-cash items	1,079	1,209	(130)
Cash required for operations	35,517	30,438	5,079
Acquisition of property, plant and equipment	58	192	(134)
Total Budgetary Requirements	35,575	30,630	4,945

\* Tolls discontinued in 1990.

**Figure 3-31: Canada Ports Corporation**

(thousands of dollars)	1991-92 Main Estimates	1990-91 Main Estimates	Difference
Capital expenditures:			
Sept-Îles - Quebec -			
Rail Terminal Dock and Alouette			
Infrastructure	32,000	20,300	11,700
Churchill - Dust Control and Hydro	350	1,850	(1,500)
St. John's Port Corporation -			
Hammerson Property Improvements	-	1,200	(1,200)
Total Budgetary Requirements	32,350	23,350	9,000

**Figure 3-32: Marine Atlantic Inc.**

(thousands of dollars)	<b>1991-92 Main Estimates</b>	1990-91 Main Estimates	Difference
Operating expenses	220,619	228,357	(7,738)
Revenue from users	(79,216)	(75,600)	(3,616)
Net operating expenses	141,403	152,757	(11,354)
Less:			
Non-cash items	(20,690)	(30,957)	10,267
Cash required for operations	120,713	121,800	(1,087)
Acquisition of property, plant and equipment	23,845	15,000	8,845
Total Budgetary Requirements	144,558	136,800	7,758

**Figure 3-33: VIA Rail Canada Inc.**

(thousands of dollars)	<b>1991-92 Main Estimates</b>	1990-91 Main Estimates	Difference
VIA Rail Canada Inc.	411,900	435,000	(23,100)
Total Budgetary Requirements	411,900	435,000	(23,100)

**Figure 3-34: St. Lawrence Seaway Authority**

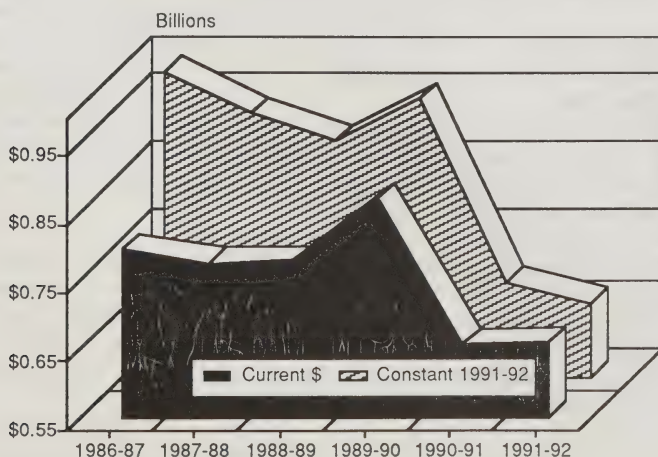
(thousands of dollars)	<b>1991-92 Main Estimates</b>	1990-91 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of Welland Canal	28,700	27,300	1,400
Total Budgetary Requirements	28,700	27,300	1,400

**Figure 3-35: Trend Analysis - Payments to Crown/Other Corporations**

(thousands of dollars)	Estimates 1991-1992	Forecast 1990- 1991	Actual 1989- 1990	Actual 1988- 1989	Actual 1987- 1988	Actual 1986-87	6 Year Total	Per- cent
J. Cartier and Champlain Bridges	35,575	32,630	13,948	8,783	6,229	3,853	101,018	2.2
Canada Ports Corporation	32,350	20,050	32,053	2,775	2,144	12,993	102,365	2.3
Marine Atlantic	144,558	136,800	265,467	126,481	127,604	179,797	985,807	21.6
Via Rail	411,900	432,500	421,120	607,438	604,205	535,768	3,106,431	68.7
St Lawrence Seaway Authority	28,700	27,300	26,900	25,400	24,500	132,000	146,000	3.2
Pilotage Authorities	-	-	-	-	-	-	-	-
Atlantic	-	200	492	444	460	460	1,596	-
Laurentian	-	375	1,260	1,587	1,543	1,282	6,460	0.1
Great Lakes	-	-	-	-	1,019	-	1,019	-
Pacific	-	-	-	-	-	-	-	-
Canarctic Shipping Co.	6,672	5,439	7,531	5,964	5,855	4,777	37,794	0.8
Others	-	-	-	-	-	-	-	-
Newfoundland Dockyard Co.	-	-	-	-	-	25,996	25,996	0.6
Canada Harbour Place Corporation	-	-	-	-	2,000	13,622	15,622	0.3
Canadian National Railways	9	37	83	113	233	813	1,288	-
Hamilton Harbour Commission	-	-	-	-	-	1,160	1,160	-
Coast Ferries Ltd.	-	-	-	-	75	-	75	-
	659,764	656,678	868,984	779,033	775,851	793,721	4,532,631	100.0
% Change over Previous Year	0.5	-24.4	11.5	0.4	-2.3			

Graphically, the trend in decreasing subsidy expenditures is more evident. All data in Figure 3-36 have been adjusted to 1991-92 constant dollars.

**Figure 3-36: Payments to Crown Corporations (91-92 Constant \$)**



---

## Index

---

Access to Information/Privacy/Human Rights Acts **2-1**

Aids to Navigation

cost recovery **2-16**

Air Navigation System **2-33, 2-34, 2-35, 2-36, 2-37, 2-38, 2-39, 2-40, 2-46, 3-11, 3-12, 3-13, 3-14**

Air traffic volume **2-52, 2-54**

Air Transportation Tax **1-5, 1-12, 1-16, 2-49, 2-50, 2-52, 2-53, 3-32, 3-34, 3-35, 3-36, 3-37**

Aircraft Services **2-33, 2-34, 2-35, 2-36, 2-45, 3-4, 3-14**

Airports

Activity Results **2-52**

Capital Program by CIP Component **2-50**

Description **2-49**

Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-50**

Expenditures **2-49, 2-50, 2-51, 2-52, 2-53**

Financial Performance **2-51**

Grants and contributions **2-52**

Local Authorities **2-52, 2-53**

Management Overhead Charges **2-51**

Net Activity Resource Requirements **2-49**

Objective **2-49**

Recoveries **2-49, 2-50, 2-51, 2-52, 2-53**

Resources Linkages **2-52**

Revenues **2-49, 2-50, 2-51, 2-52, 2-53**

Airports Revolving Fund **1-10, 1-12, 1-13, 1-14, 2-49, 2-52, 2-53, 3-32, 3-36**

Arctic B&C airports **1-23, 1-27, 2-54**

Atlantic Pilotage Authority **1-4, 2-31**

Aviation

Activity Results **2-37**

Capital Program by CIP Component **2-36**

Description **2-33**

Direction and Administration **2-47, 2-48**

Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-35**

Expenditures **2-33, 2-35, 2-36, 2-38, 2-41, 2-43, 2-45, 2-47, 2-48**

Financial Performance **2-36**

Grants and Contributions **2-47**

Net Activity Resource Requirements **2-34**

Objective **2-33**

Resource Linkages **2-37**

Aviation Regulation **1-28, 2-33, 2-34, 2-35, 2-36, 2-41, 2-42, 2-43, 3-14**

Aviation Safety **1-10, 1-23, 1-26**

Aviation Safety Analysis and Promotion **2-33, 2-43**

biomedical waste **1-24**

Canada Ports Corporation **1-4, 1-5, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 3-38, 3-44, 3-46, 3-48**

Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) **1-26, 2-39, 3-11, 3-23**

Canadian Coast Guard College (CCGC) **2-75**

Canadian Coast Guard Fleet **1-3, 1-25, 2-11, 3-22, 3-41**

Canadian Marine Rescue Auxiliaries (CMRA) **2-13, 2-17, 2-24, 2-25**  
 Canadian Transport Emergency Centre **2-62**  
 Canarctic Shipping Company Limited **1-4, 1-5, 1-7, 1-18, 1-19, 1-20, 2-12, 2-13, 2-14, 2-15, 2-16, 2-17, 2-30**  
 Canarctic Shipping Company Limited financial results **2-30**  
 CANUTEC **2-63**  
 Capital Program **3-4**  
     Airports **3-16**  
     Aviation **3-11**  
     Departmental Administration **3-21**  
     Marine **3-7**  
 Cargo Handled at Public Port Facilities **2-27**  
 CCGS John Cabot **2-11, 2-20**  
 child seats **2-67**  
 Contributions **3-1, 3-27, 3-28, 3-29, 3-30, 3-31, 3-40**  
 Core R&D program **2-3, 2-6**  
 corporate plan **2-4, 2-9**  
 Cost Recovery-Aids to Navigation **1-23**  
 cost recovery **3-36**  
 Countermeasures Research **3-31**  
 Crown and Other Corporations **1-13, 1-14, 2-12, 2-13, 2-14, 2-17**  
 Crown corporations **1-3, 1-7, 1-13, 1-18, 1-19, 1-20, 1-25, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-7, 2-8, 2-9, 2-10 3-1, 3-4, 3-5, 3-38, 3-39, 3-44, 3-46, 3-48**  
 dangerous goods **2-22**  
 Departmental Administration  
     Activity Results **2-74**  
     Crown corporations **2-70**  
     Description **2-70**  
     Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-73**  
     Expenditures **2-70, 2-71, 2-73**  
     Financial Performance **2-73**  
     Grants and Contributions **2-72**  
     Net Activity Resource Requirements **2-71**  
     Objective **2-70, 2-74, 2-75**  
     Resources Linkages **2-74**  
     Sub-Objectives **2-70**  
 Dredging **2-2, 3-7**  
 Eastern Arctic Sealift **2-11, 2-20**  
 Economic and Regional Development Agreements (ERDA) **2-1, 2-2, 2-4, 3-28**  
 Economic Regulatory Reform **1-28, 2-59**  
 Emergency **1-10, 1-20, 1-27, 2-55, 2-57, 2-59, 2-64, 3-9**  
 Emergency Response **1-23, 1-26**  
 Emergency Response Assistance Plans (ERAP) **2-62, 2-63**  
 Enhanced Light Helicopters **1-26**  
 exhaust and evaporative emission standards **2-55**  
 Fatalities **2-61, 2-66, 2-67**  
 ferry services **2-1, 2-4, 3-44**  
 Financial Performance **1-2, 1-14, 1-15, 2-51, 2-53**  
 Fleet Capital Investment Plan **2-15**



Fleet Operating Resources **3-41**  
 Fixed and Floating Aids **2-18, 2-19**  
 fuel consumption **2-59, 2-67**  
 Grade Crossing Improvement **2-58, 2-60, 3-31**  
 Grade Separation **2-56, 2-57, 2-58, 3-31**  
 Grants and Contributions **1-4, 1-8, 1-13, 1-14, 2-2, 2-4, 2-5, 2-6, 2-7, 2-9, 3-5, 3-27**  
 Grants-in-Lieu of Taxes **2-49, 2-50, 3-1**  
 Great Lakes Pilotage Authority Limited **2-31**  
 GST **1-21, 2-56**  
 Harbour Commissions **1-19, 2-27, 3-39, 3-44**  
 HAZMAT **2-23**  
 Highway Improvement Programs **2-2, 3-28**  
 Hydrocarbons (HC) **2-67**  
 ice management **2-11**  
 Icebreaking and Arctic Operations **2-11, 2-12, 2-16, 2-20, 3-7, 3-41**  
 Inshore Rescue Boats **2-24, 3-42**  
 inspections **1-25, 1-27, 2-42, 2-60, 2-61, 2-62, 2-67**  
 Integrated Surface Freight Transportation Strategy **1-9**  
 Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. **1-4, 1-5, 1-7, 1-20, 2-1, 2-2, 2-3, 3-46**  
 Laurentian Pilotage Authority **1-4, 1-8, 2-17, 2-31**  
 Lightstation Monitoring Program **1-25**  
 Local/Local Commercial Program **2-52**  
 Loran C **3-7**  
 Major Crown Project **6, 3-22**  
 Management Overhead Charges **3-36**  
 Marine Atlantic Inc. **1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20, 2-4, 3-44, 3-47**  
 Marine Environment Protection and Clean-Up **1-28**  
 Marine Navigation Systems **2-11, 2-12, 2-15, 2-16, 2-18, 3-7**  
 Marine Regulatory **2-11, 2-12, 2-15, 2-16, 2-22**  
 Marine Search and Rescue **1-28, 2-12, 2-15, 2-16, 2-17, 2-24, 3-7, 3-41**  
 Marine Traffic Flows **2-18**  
 Marine/Canadian Coast Guard  
     Activity Results **2-17**  
     Capital Program by CIP Component **2-15**  
     Crown Corporations **2-12, 2-30, 2-31**  
     Description **2-11**  
     Direction and Administration **2-12, 2-15, 2-16, 2-28, 2-29**  
     dredging **2-11, 2-16**  
     Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-15**  
     Expenditures **2-12, 2-13, 2-15, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26**  
     Financial Performance **2-16**  
     Grants and Contributions **2-13, 2-14, 2-15, 2-17, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26, 2-27, 2-30, 2-31**  
     Net Activity Resource Requirements **2-12**  
     Objective **2-11, 2-12, 2-26, 2-28**  
     Resources Linkages **2-17**  
     St. Lawrence Seaway Authority **2-31**  
 Microwave Landing System **1-26, 2-39**  
 Microwave Landing System Project **3-24**  
 MLS **2-39**

Motor Vehicle Safety Act **2-66, 3-43, 3-44**  
 Motor Vehicle Tire Safety Act **2-67, 3-44, 3-45**  
 multi-modal **1-18, 1-22, 2-1**  
 National Civil Airports System **2-49**  
 National Transportation Agency **1-10, 1-18, 1-24, 2-60**  
 Native Claim Issues **1-22**  
 North Water Navigation Ltd. **2-30**  
 NOx **2-67**  
 Objectives **1-2, 1-11, 1-17, 1-18, 1-21, 1-23, 2-20**  
 Operation Lifesaver **2-57, 3-31**  
 Operational Fleet Plan **1-26**  
 Pacific Pilotage Authority **2-31**  
 permits **1-2, 2-64, 2-65**  
 Pilotage Assignments **2-31, 2-32**  
 Pilotage Authorities **1-18, 1-19, 1-20, 2-13, 2-14, 2-31**  
 Policy and Coordination  
     Activity Results **2-4**  
     Description **2-1**  
     Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-3**  
     Expenditures **2-1, 2-3, 2-5**  
     Financial Performance **2-3**  
     Grants and Contributions **2-2, 2-4, 2-5, 2-6, 2-7, 2-9**  
     Net Activity Resource Requirements **2-1**  
     Objective **2-1, 2-6, 2-7**  
     Resource Linkages **2-4**  
     Revenues **2-1**  
 Pollution **1-11, 1-22, 1-23, 1-26, 2-67, 3-43, 3-44**  
 Pollution Response **2-23**  
 Port State Control **1-25, 2-22**  
 Primary Search and Rescue Vessels **2-24**  
 Public Harbours and Ports **1-28, 2-12, 2-15, 2-16, 2-26, 2-27, 3-44**  
     regional distribution **2-26**  
 Radar **3-8, 3-11, 3-23**  
 Radar Modernization Project **1-26, 2-39, 3-11, 3-12, 3-23**  
 Radio Beacon Service Plan **2-18**  
 Radio Beacons **2-11, 2-18**  
 Radio Stations **2-11, 2-18, 3-11**  
 Rail **1-21, 1-24, 1-28, 2-58, 2-59, 3-5, 3-46**  
 Rail Safety **2-57**  
 Railway Engineering **1-24, 2-61**  
 Railway Operations **1-6, 2-60, 2-61**  
 Railway Safety **1-10, 1-24, 1-27, 1-28, 2-55, 2-56, 2-57, 2-58, 2-60, 2-61**  
 Railway Safety Act **1-27, 2-55, 2-60, 3-44, 3-45**  
 RAMP **1-26, 2-39, 3-23**  
 Recoveries **1-13, 1-14, 1-16, 3-1, 3-32, 3-34, 3-35, 3-36, 3-37**  
 Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail **2-64**  
 Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total **2-75**  
 Revenue Generating Initiatives **2-50**  
 Revenues **1-5, 1-7, 1-10, 1-12, 1-15, 1-16, 3-1, 3-32, 3-34, 3-35, 3-36, 3-37, 3-40**

Road Safety and Motor Vehicle Regulation **1-24, 1-27, 2-55, 2-57, 2-66**  
 Route Assistance **2-11**  
 Royal Commission on Passenger Transportation **1-9**  
 Safety Programs **1-28, 2-61**  
 Search and Rescue (Type 500 vessels) **1-25**  
 Search and Rescue **3-42**  
 Section III  
     Description **3-22**  
 Self-sufficiency, Airports **2-49**  
 Ship Source Oil Pollution Fund **1-3**  
 ship inspections **2-22**  
 St. Lawrence Seaway Authority **1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20, 2-2, 2-9, 3-44, 3-47**  
 subsidy payments **2-5**  
 Substance Use **1-9, 1-25, 2-5**  
 support to other government departments **2-11**  
 Surface  
     Activity Results **2-58**  
     Description **2-55**  
     Direction and Administration **2-55, 2-57, 2-69**  
     Estimated 1991-92 Activity Expenditures and Receipts **2-57**  
     Expenditures **2-55, 2-57, 2-59, 2-60, 2-62, 2-69**  
     Financial Performance **2-57**  
     Grants and Contributions **2-56, 2-57, 2-58, 2-60, 2-62, 2-66**  
     Net Activity Resource Requirements **2-55**  
     Objective **2-55**  
     Resource Linkages **2-58**  
 Tanker Safety and Marine Spills Response Capability **1-11, 1-22**  
 terminal control charges **2-50**  
 Payments Transfer **1-3, 1-7, 1-10, 1-20, 1-23, 1-27, 2-49, 2-54, 3-1, 3-27, 3-28, 3-29, 3-30, 3-31, 3-35**  
 Transport Canada Training Institute (TCTI) **2-75, 3-11, 3-12, 3-23**  
 Transport of Dangerous Goods **1-11, 1-24, 1-27, 3-31**  
 Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations **2-55, 2-62, 2-64, 3-44, 3-45**  
 Transportation Safety Board **1-22, 1-24**  
 transportation of chemicals and other hazardous substances in the marine environment **2-23**  
 U.S. Bilateral consultations **2-7**  
 Vehicle Emissions **1-11, 1-21, 1-24, 2-59, 2-67**  
 Vehicle Test Centre **2-56**  
 vehicle testing **2-55**  
 VHF **3-9, 3-11, 3-12**  
 VIA Rail Canada Inc. **1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-7, 3-47**  
 Western Grain Transportation Act **1-9, 1-22, 3-44**











- Recherche et sauvetage (navires de type 500) 1-25  
 Recherche et sauvetage maritimes 2-12, 2-15, 2-16, 2-24, 3-7  
 Recouvrement 1-5, 1-16, 2-16, 2-20, 3-35  
 Recouvrement des coûts des aides à la navigation 1-23  
 Réforme de la réglementation économique 1-28, 2-39, 2-59  
 Réglementation maritime 2-12, 2-15, 2-16, 2-22  
 Réseau national d'aéroports civils 2-49  
 Résultats financiers 1-2  
 Services de déblayage 1-25, 2-20  
 Services de traversier 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 3-29, 3-44  
 Sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin  
 1-11, 1-21, 2-22  
 Sécurité ferroviaire 1-10, 1-24, 1-27, 1-28, 2-55, 2-56, 2-57, 2-58, 2-60, 2-61  
 Sécurité routière et réglementation automobile 1-24, 1-27, 2-55, 2-57, 2-65  
 Sièges d'auto pour enfants 2-65  
 Société canadienne des ports 1-4, 1-5, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20, 2-1, 2-3, 2-4, 2-9, 3-38, 3-44, 3-46, 3-48  
 Sociétés d'Etat 1-7, 1-13, 1-14, 1-15, 1-18, 1-19, 1-25, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-7, 2-8, 2-9, 2-10, 2-69,  
 3-1, 3-5, 3-38, 3-46  
 Sociétés d'Etat et autres corporations 1-18, 2-12, 2-13, 2-14, 2-17, 3-48  
 Stations radio 2-11, 2-18, 3-8  
 Subventions 1-5, 1-16, 1-25  
 Subventions en remplacement d'impôts 2-50  
 Subventions et contributions 1-4, 1-8, 1-13, 1-14, 1-15, 3-5  
 Surface  
 Besoins nets en ressources pour l'activité 2-55  
 Dépenses 2-55, 2-56, 2-57, 2-58, 2-59, 2-60, 2-62, 2-65, 2-68  
 Direction et administration 2-55, 2-57, 2-68  
 Objectif 2-55  
 Paiements de transfert 3-32  
 Planification d'urgence et opérations 2-55, 2-57, 2-59  
 Recettes 2-55  
 Recettes et dépenses prévues pour l'activité en 1991-1992 2-57  
 Résultats financiers 2-57  
 Subventions et contributions 2-56, 2-57, 2-58, 2-60, 2-62, 2-65  
 Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) 2-39  
 Système d'atterrissage hyperréquences (MLS) 2-39  
 Système d'atterrissage micro-ondes 3-11  
 Systèmes de navigation maritime 2-11, 2-12, 2-15, 2-16, 2-18, 3-7  
 Taxe de transport aérien 1-12, 1-14, 3-33, 3-34, 3-35, 3-36, 3-37  
 TPS 1-21, 2-56  
 Train 1-28, 2-61  
 Transfert 1-7, 1-10, 1-13, 1-24, 2-13, 2-14, 2-35, 2-37  
 Transport des marchandises dangereuses 1-11, 1-24, 1-27, 2-55, 2-56, 2-57, 2-58, 2-62, 2-63, 2-64  
 Transport des produits chimiques et d'autres substances dangereuses en milieu marin (HAZMAT) 1-23  
 Urgence 1-11, 1-20, 1-23, 1-27, 2-12, 2-49, 2-55, 2-57, 2-58, 2-59, 2-63, 2-69  
 VHF 3-9, 3-11, 3-12, 3-13  
 VIA Rail Canada Inc 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-7, 3-44, 3-47, 3-48  
 Volumes de circulation aérienne 2-52, 2-54

Direction et administration 2-12, 2-15, 2-16, 2-28, 2-29  
 Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité 2-17  
 Objectif 2-11  
 Paiements de transfert 3-30  
 Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement 2-15  
 Recettes 2-12, 2-16, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26, 2-28, 2-30, 2-31  
 Recettes et recouvrements 3-35  
 Résultats financiers 2-16, 2-30  
 Résultats financiers de 1989-1990 2-16  
 Subventions et contributions 2-13, 2-14, 2-17, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26, 2-30, 2-31  
 Multimodal 1-18, 1-23  
 N.M. Arctic 2-12  
 Navires spécialisés de recherche et sauvetage 2-24  
 NGCC John Cabot 2-11, 2-20  
 NGCC Louis S. Saint-Laurent 1-25, 3-7, 3-10, 3-23  
 North Water Navigation Ltd. 2-30  
 NOX 2-66  
 Office national des transports 1-18, 2-60  
 Opération Careautrain 2-57, 3-32  
 Paiements de transfert 3-1, 3-28, 3-31, 3-32  
 Passages à niveau 1-24, 1-27, 2-55, 2-58, 2-60  
 Permis 1-10, 1-23, 1-28, 2-42, 2-60, 2-63, 2-64, 2-66  
 Plan d'investissement de la flotte 2-15, 3-7  
 Plans d'intervention d'urgence 2-62  
 Politiques et coordination 2-7  
 Besoins nets en ressources de l'activité 2-1  
 Description 2-1  
 Dépenses 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-5, 2-6, 2-7, 2-9  
 Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 2-3  
 Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité 2-5  
 Objectif 2-1  
 Paiements de transfert 3-29  
 Recettes 2-1, 2-4, 2-6, 2-7, 2-9  
 Rendement 2-5, 2-9  
 Résultats financiers de 1989-1990 2-3  
 Subventions et contributions 2-2, 2-3, 2-4, 2-5, 2-6, 2-7, 2-9  
 Pollution 1-11, 1-22, 1-23, 2-12, 2-22, 2-23, 2-66, 3-43, 3-44  
 Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. 1-4, 1-5, 1-7, 1-18, 1-20, 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-9, 3-46  
 Prêt à la ville de Montréal 3-39  
 Prêts impayés 3-38, 3-39  
 Programme de modernisation des radars (RAMP) 2-39, 3-24  
 Programme de surveillance des phares 1-26  
 Programme des aéroports locaux et locaux-commerciaux 2-52  
 Programmes d'amélioration des routes 2-2, 2-3, 2-4, 3-29  
 Programmes de sécurité 1-28, 2-12, 2-60, 2-61  
 Protection du milieu marin et nettoyage à la suite des déversements 1-28  
 Radar 1-26, 2-33, 2-46, 3-8, 3-11, 3-13, 3-24  
 Radiophares 2-11, 3-13  
 Ravitaillement de l'Est de l'Arctique 2-16, 2-20

Résultats financiers	2-36
Subventions et contributions	2-34, 2-35, 2-37, 2-38, 2-41, 2-45, 2-47
Bureau de la sécurité des transports	1-23, 2-46
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les Hydrocarbures	3-43
Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC)	2-62
Centre d'essais pour véhicules automobiles	2-56
Commissions de port	1-19, 2-12, 2-27, 3-44, 3-45
Compagnie de navigation Canarcic Limitée	1-18, 1-19, 1-20, 2-12, 2-13, 2-14, 2-30
Consommation de carburant	2-59, 2-66, 3-44, 3-45
Décès	2-59, 2-61, 2-65, 2-67
Déchets biomédicaux	1-24
Dégâtage et opérations dans l'Arctique	2-11, 2-12, 2-16, 2-20
Dépenses	
En capital	3-4
Administration du Ministère	3-22
Aéroports	3-17
Aviation	3-11
Marine	3-7
Embarcations de sauvetage côtier	2-24
Ententes de développement économique et régional (EDER)	2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 3-29, 3-30
Exploitation ferroviaire	2-61
Emissions des véhicules	1-11, 1-21, 1-24, 1-27, 2-55, 2-59, 2-66
Évaluations environnementales	1-24
Flotte de la Garde côtière canadienne	1-25, 2-11, 3-23
Fonds renouvelables des aéroports	2-49
Frais de contrôle aérienne	2-51
Frais généraux de gestion	2-51
Gestion des glaces	2-11, 2-20
Havres et ports publics	1-28, 2-12, 2-15, 2-16, 2-26
HAZMAT	2-23
Hélicoptères légers améliorés	1-26
Hydrocarbures (HC)	1-3, 2-66, 3-43
Inspections	1-25, 1-27, 2-22, 2-42, 2-61, 2-62
Inspections de navires	2-22
Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile	2-66, 3-44, 3-45
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (LSVA)	2-66, 3-44, 3-45
Loi sur la sécurité ferroviaire	1-27, 2-55, 2-60, 3-45
Loi sur le transport des marchandises dangereuses	1-24, 1-27, 3-44, 3-45
Loran C	2-11, 3-7
Marchandises dangereuses	1-21, 2-22, 2-23, 3-32
Marine Atlantique S.C.C.	1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-18, 1-20
Marine Atlantique S.C.C.	2-4
Marine Atlantique S.C.C.	3-44, 3-47, 3-48
Marine/Garde côtière canadienne	
Besoins nets en ressources de l'Activité	2-12
Description	2-11
Dépenses 2-12, 2-13, 2-14, 2-15, 2-16, 2-17, 2-18, 2-20, 2-22, 2-24, 2-26, 2-29, 2-30, 2-31	
Dépenses et recettes estimées de l'Activité en 1991-1992	2-15



Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 1-4, 1-6, 1-7, 1-18, 1-20, 2-1, 2-2, 2-9, 2-31, 3-44, 3-47

Administration de pilotage 1-8, 3-48

Atlantique 1-4, 2-31

Grands Lacs 2-31

Laurentides 1-4, 2-17, 2-31

Pacifique 2-31

Administration du Ministère

Besoins nets en ressources de l'Activité 2-70

Dépenses 2-69, 2-70, 2-71, 2-72, 2-73, 2-74

Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 2-72

Objectif 2-69

Palements de transfert 2-70, 2-72, 3-32

Recettes 2-70, 2-73

Recettes et recouvrement 2-70, 2-71

Résultats de l'activité et liens avec les ressources 2-73

Résultats financiers 2-72

Sous-objectifs 2-69

Subventions et contributions 2-71

Aéroports

Besoins nets en ressources de l'Activité 2-49

Dépenses 2-49, 2-50, 2-51, 2-53

Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 2-50

Objectif 2-49

Palements de transfert 3-31

Recettes 2-49, 2-50, 2-51, 2-52, 2-53

Recettes et recouvrements 3-37

Recouvrement 2-50, 2-51, 2-52, 2-53

Résultats financiers 2-51, 2-54

Subventions et contributions 2-53

Transfert 2-49, 2-50, 2-54

Aide au passage des navires 2-11

Aides flottantes et fixes 2-18, 2-19

Amélioration des passages à niveau 3-32

Autonomie 1-18, 2-49

Aviation

Besoins nets en ressources de l'Activité 2-34

Dépenses 2-34, 2-35, 2-36, 2-37, 2-38, 2-41, 2-43, 2-45, 2-46, 2-47, 2-48

Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992 2-36

Direction et administration 2-33, 2-34, 2-36, 2-47, 2-48

Objectif 2-33

Palements de transfert 3-31

Recettes 2-34, 2-35, 2-37, 2-38, 2-41, 2-45

Recettes et recouvrements 3-36

Tableau 3-35 : Analyse de tendance - Paiements aux Sociétés d'Etat et autre corporations

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Total	Pour-
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986	de 6 ans	cent
Ponts J. Cartier et Champlain	35 575	32 630	13 948	8 783	6 229	3 853	101 018	2,2		
Société canadienne des Ports	32 350	20 050	32 053	2 775	2 144	12 993	102 365	2,3		
Marine Atlantique	144 558	136 800	265 467	126 481	127 604	179 797	985 807	21,6		
Via Rail	411 900	432 500	421 120	607 438	604 205	535 768	3 106 431	68,7		
Administration de la voie maritime du St Laurent	28 700	27 300	26 900	25 400	24 500	132 000	146 000	3,2		
Administration de Pilotage	-	200	492	444	460	460	1 596	-		
Laurentide	-	-	1 260	1 587	1 543	1 282	6 460	0,1		
Grands Lacs	-	375	-	-	1 019	-	-	-		
Pacifique	-	-	-	-	-	-	1 019	-		
Compagnie de Navigation Canartic	6 672	5 439	7 531	5 964	5 855	4 777	37 794	0,8		
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-		
Chantiers maritimes de Terre-Neuve	-	-	-	-	25 996	13 622	25 996	0,6		
Place du Havre Canada	-	-	-	-	2 000	13 622	15 622	0,3		
Chemins de fer nationaux	9	37	83	113	233	813	1 288	-		
Commission du port de Hamilton	-	-	-	-	-	1 160	1 160	-		
Coasts Ferries Ltd.	-	-	-	-	75	-	75	-		
659 764	656 678	868 984	779 033	775 851	793 721	4 532 631	100,0			
% de variation par rapport à l'année précédente	0,5	-24,4	11,5	0,4	-2,3					

Graphiquement, la tendance à la diminution des subventions est plus évidente. Toutes les données qui figurent au tableau 3-36 ont été converties en dollars constants de 1991-1992.

Tableau 3-36 : Paiements aux Sociétés d'Etat (dollars de 1990-1991)

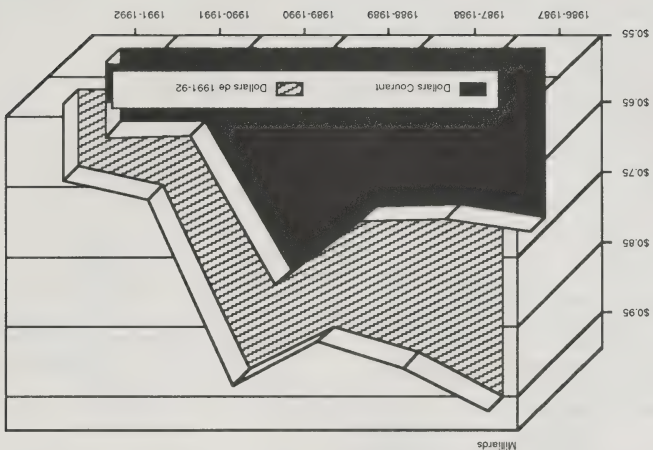


Tableau 3-32 : Marine Atlantique S.C.C.

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1991-1992	Budget des dépenses	1990-1991
Dépenses de fonctionnement	220 619	228 357	(7 738)
Recettes provenant des usagers	(79 216)	(75 600)	(3 616)
Dépenses de fonctionnement nettes	141 403	152 757	(11 354)
Moins:			
Articles hors caisse	(20 690)	(30 957)	10 267
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	120 713	121 800	(1 087)
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	23 845	15 000	8 845
Total des besoins budgétaires	144 558	136 800	7 758

Tableau 3-33 : VIA Rail Canada

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1991-1992	Budget des dépenses	1990-1991
VIA Rail Canada Inc.	411 900	435 000	(23 100)
Total des besoins budgétaires	411 900	435 000	(23 100)

Tableau 3-34 : Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1991-1992	Budget des dépenses	1990-1991
Remise en état du canal Welland	28 700	27 300	1 400
Dépenses en capital :			
Total des besoins budgétaires	28 700	27 300	1 400

5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'Etat

Les tableaux 3-30 à 3-34 montrent les détails du financement par voie de crédits aux sociétés d'Etat. Pour 1991-1992, les paiements aux sociétés d'Etat représentent 19,3 % des dépenses brutes, soit 30,3 % des dépenses nettes du ministère. Le tableau 3-36 présente une analyse de tendance, pour les 6 dernières années, des paiements aux Sociétés d'Etat et autres corporations. Quand aux pourcentages de moins de 0,1%, ils ne sont pas reflétés. De l'information additionnelle sur les opérations de ces sociétés est fournie dans la Partie II du Budget des dépenses.

Tableau 3-30 : Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1991-1992	Budget des dépenses	1990-1991
Dépenses de fonctionnement	37 253	40 073	(2 820)
Intérêt et autre revenu	(657)	(8 426)	7 769
Dépenses de fonctionnement nettes	36 596	31 647	4 949
Moins:			
Articles hors caisse	1 079	1 209	(130)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	35 517	30 438	5 079
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	58	192	(134)
Total des besoins budgétaires	35 575	30 630	4 945
* Pège discontinué en 1990.			

Tableau 3-31 : La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	1991-1992	Budget des dépenses	1990-1991
Dépenses en capital:			
Sept-Îles - Québec - Gare ferroviaire et infrastructure	32 000	20 300	11 700
Churchill - Système de contrôle de la poussière et de chauffage	350	1 850	(1 500)
Société du Port de St.Johns - Investissement en capital - propriété Hammerson	-	1 200	(1 200)
Total des besoins budgétaires	32 350	23 350	9 000
Différence			

Loi sur les Commissions de port (SRC 1985 c. H-1) telle que modifiée  
 Intercolonial and P.E.I.B. Railways Employees' Provident Fund Act (SC 1907 c. 22) telle que modifiée  
 Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne (SRC 1970 c. W-3) telle que modifiée  
 Loi sur le Code maritime (SC 1977-1978 c. 41) non en vigueur  
 Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)  
 Loi sur les gardiens du port de Montréal (SC 1980-81-82-83 c. 8)  
 Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-9) telle que modifiée (non en vigueur)  
 Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-10)  
 Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (SRC 1985 c. M-11)  
 Loi de 1987 sur les transports nationaux (SC 1987 c. 34) telle que modifiée  
 Loi sur la protection des eaux navigables (SRC 1985 c. N-22) telle que modifiée  
 Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)  
 Loi sur les billets de transport (SRC 1985 c. P-3)  
 Loi sur le pilotage (SRC 1985 c. P-14) telle que modifiée  
 Loi sur les ports et installations de ports publics (SRC 1985 c. P-29) telle que modifiée  
 Loi sur les gardiens du port de Québec (SC 1980-81-82-83 c. 8)  
 Loi sur les chemins de fer (SRC 1985 c. R-3) telle que modifiée  
 Loi sur la sécurité ferroviaire (SC 1988 c. 40)  
 Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs (SRC 1985 c. S-1)  
 Loi sur les téléphériques (SRC 1970 c. T-2) telle que modifiée (non en vigueur)  
 Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1911 c. 26) telle que modifiée  
 Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1986 c. 10)  
 Loi sur les transports (SRC 1985 c. T-17) telle que modifiée  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses (SRC 1985 c. T-19) telle que modifiée



#### 4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-18, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes:

**Politiques et Coordination** : Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministère tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions en vertu desquelles l'État de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité des Politiques et de la Coordination et le CN, Marine Atlantique S.C.C., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

**Marine/Garde côtière canadienne** : Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

**Aviation** : La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

**Aéroports** : En vertu de cette même loi, le Ministère doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports.

**Surface** : Les lois suivantes régissent l'Activité des transports de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicules automobile, la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

**Administration du Ministère** : La principale loi régissant cette activité est la Loi sur l'administration financière.

Un résumé complet des Statuts dont Transports Canada est directement responsable et de ceux qu'il administre.

#### Statuts administrés par Transports Canada

Loi sur l'aéronautique (SRC 1985 c. A-2) telle que modifiée  
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (SRC 1985 c. A-12) telle que modifiée  
Loi sur la marine marchande du Canada (SRC 1985 c. S-9) telle que modifiée  
Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne (SRC 1985 c. C-12) telle que modifiée  
Loi sur le Ministère des transports (SRC 1985 c. T-18) telle que modifiée  
Loi sur les chemins de fer du gouvernement (SRC 1985 c. G-7) telle que modifiée  
Loi sur les commissaires du port de Hamilton (SC 1912 c. 98) telle que modifiée

### 3. Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

#### Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiduciaire qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 \$ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 \$. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

#### But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le tableau 3-29 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1990.

**Tableau 3-29 : Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.**

(en milliers de dollars)		au 30 septembre 1990	
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866	Plus : intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	140 142
Moins : Frais administratifs	678		
Règlement des réclamations	3 410		
	4 088		
Solde de la Caisse	170 920		

2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 3-28 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 3-28 : Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière

(en milliers de dollars)			Coûts de remplacement estimatif* (en dollars de 1990-1991)	
Nombre	Classe de navire	Description		
1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	248 300	
7	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	770 700	
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	658 000	
2	1050	Baliseurs moyens/brise-glace légers	65 800	
10	1000	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	510 000	
3	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	125 100	
6	800	Petits baliseurs	24 000	
5	700	Baliseurs spéciaux de rivière	45 500	
6	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	359 400	
2	500	Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage	39 800	
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	28 700	
1	310	Embarcation de recherche et de sauvetage d'océan	3 100	
16	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	30 400	
2	200	Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces	7 600	
7	100	Petites embarcations de sauvetage	9 100	
322		Bateaux de travail de diverses dimensions	34 500	
41		Embarcations de sauvetage côtières	32 800	
35		Hélicoptères	168 000	
4		Aérogilisseurs	40 000	
1		Aéronef à voile fixe	12 500	
			3 213 300	

\* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels récemment engagés ou sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-27 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 3-27 : Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)									
Budget des dépenses 1991-1992			Prévu 1990-1991			Réel 1989-1990			
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P		
92 728	1 177	99 907	1 152	86 888	1 174			Systèmes de navigation maritime	
95 060	1 030	98 128	1 018	90 452	1 020			Déglagage et opérations dans l'Arctique	
62 719	831	67 621	917	63 191	890			Recherche et sauvetage	
495	12	-	-	-	-			Tout le autre	
251 003	3 050	265 656	3 087	240 531	3 084				

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 3-25 : Coût net du Programme pour 1990-1991

(en milliers de dollars)		Budget	Principal 1990-1991	Plus autres coûts	Coût total du Programme	Moins recettes	Coût net estimatif	
		(Brut)						
		1990-1991		1991-1992		1990-1991		
		2 288 245		2 215 100		2 243 151		
		%		%		%		
		de variation par rapport à l'année précédente		-		-		

\* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de prévisions de coûts ou de coûts réels. Le coût net du Programme pour 1990-1991 a été calculé par approximation à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-26 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les Autres coûts du Tableau 3-25. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-19.

p.3-34.

Tableau 3-26 : Services fournis gratuitement

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses 1991-1992	Budget de dépenses 1990-1991	Budget de dépenses 1989-1990
Par d'autres ministères				
Logement fourni par le ministère des Travaux publics				
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services				
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor				
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail				
Total des services fournis par d'autres ministères				



Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet (suite)

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1991	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1991-1992	Principal	Intérêt
Politiques et Coordonation (Suite)	77 273 400	1993	7,243	29 270 868	5 076 151	
Prêts aux Sociétés d'Etat						
Air Canada						
Chemin de fer nationaux du Canada	147 634 337	1999	8,750	14 653 515	12 604 320	
Total - Politiques et coordination	279 489 990			45 671 153	23 142 156	
Marine/Garde côtière canadienne	475 000	2000	4,125	50 000	19 078	
Prêts à des commissions portuaires						
Hamilton						
Port Alberni	85 165	1991	8,063	85 165	3 167	
Prêt à la ville de Montréal						
Tunnel Atwater	99 610	1991	3,125	99 610	4 105	
Total Marine/Garde côtière canadienne	659 775			234 775	26 350	
Total du programme	280 149 765			45 905 928	23 168 506	

6. Prêts, dotations en capital et avances

Il arrive que le gouvernement consent des prêts, des investissements et des avances (LIA) non budgétaire aux sociétés d'État. Les niveaux de LIA ne changent rien aux ressources et aux activités financières du Ministère. Des données récapitulatives figurent au tableau 3-23.

Tableau 3-23 : Prêts, dotations en capital et avances

(en milliers de dollars)			
Prêts	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu	Réel
		1990-1991	1989-1990
		Prêt à la Société du port de Prince Rupert	
		Politiques et Coordination	
		17 260	

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-24. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 3-24 : Prêts impayés - par débiteur et objet

Politiques et Coordination				
(dollars)	.	Solde à payer 31 mars 1991	Échéance	Taux d'intérêt
				Principal
				Intérêt
				Remboursement
				1991-1992
				1991-1992
				1991-1992

Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :

St. John's	1 253 280	2000	9,300	81 201	116 931
	792 432	1997	10,015	83 488	79 362
	216 159	1998	9,375	19 335	20 265
	650 255	1998	9,875	57 307	63 627
Halifax	2 912 126			241 331	280 185
	3 486 062	1996	10,000	404 208	313 872
	6 665 062	2000	12,430	-	828 467
	4 243 084	1998	11,125	-	472 043
Saint John	1 973 102	1998	11,000	-	217 041
	4 601 413	1999	11,875	-	546 418
	2 569 795	2005	11,625	-	298 739
	20 052 456			-	2 362 708
Prince Rupert	762 134	2009	9,630	56 637	49 082
	557 198	2000	6,440	36 518	50 649
	6 128 530	2000	9,090	459 528	383 033
	17 179 871	2000	6,250	300 873	1 761 366
Montreal	3 503 876	2000	7,500	247 675	262 790
Vancouver	54 582 253			1 746 770	5 461 685

Tableau 3-22 : Recettes et recouvrements des Aéroports

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses	1990-1991	1989-1990
Recettes	Location	64 217	60 600	55 547
	Concessions	200 899	202 900	186 054
Recouvrements :	Taxes d'atterrissage	137 713	131 100	122 502
	Taxes générales d'aéroport	84 987	89 700	86 066
Total des recettes	Autres	19 181	18 400	19 871
	Total des recettes	506 997	502 700	470 040
Recouvrements :	Services de navigation aérienne	1 517	1 500	4 351
	Services de l'environnement d'entretien	656	700	252
Total des recouvrements	Programme des services de météologie	1 287	-	-
	GRC	3 460	2 200	4 603
Taxe de transport aérien		86 490	81 401	138 088
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien		596 947	586 301	612 731
% de variation par rapport à l'année précédente		1,8	-4,3	

Tableau 3-22a) : Nouvel énoncé des frais récupérés et des montants de la TTA par suite de l'élimination du FRA

(en milliers de dollars)		Aviation		Aéroports	
Recouvrements (Interne)	Budget des dépenses	114 812	100 842	98 095	83 596
	Prévu/Réel	114 061	100 473	97 471	81 929
Enoncée à nouveau	Budget des dépenses	16 622	16 062	15 171	13 744
	Prévu/Réel	16 622	16 062	15 171	13 744
Différence		(97 439)	(84 411)	(82 300)	(68 185)
Allocation de TTA	Budget des dépenses	272 172	159 672	143 262	86 776
	Prévu/Réel	227 113	161 920	188 704	87 871
Enoncée à nouveau	Budget des dépenses	420 440	355 660	336 491	268 024
	Prévu/Réel	420 440	355 660	336 491	268 024
Différence		193 327	193 740	147 787	180 153
Budget des dépenses	Budget des dépenses	386 948	260 514	241 357	170 372
	Prévu/Réel	341 174	262 393	286 175	169 800
Enoncée à nouveau	Budget des dépenses	437 062	371 722	351 662	281 768
	Prévu/Réel	437 062	371 722	351 662	281 768
Total Aviation		95 888	109 329	65 487	111 968
Total Aéroports		(215 227)	(223 751)	(182 475)	(218 379)
Perte nette par rapport aux recettes en vertu d'un crédit		(119 339)	(114 422)	(116 988)	(106 411)

perçoit la taxe et transfère au Programme les sommes équivalentes aux perceptions. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et l'Aviation fait actuellement l'objet d'une revue dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts du Ministère. Une méthode d'affectation provisoire a été établie pour le groupe Aéroports, selon laquelle le montant de la taxe prévue sert tout juste à réduire à zéro les crédits du Groupe. Le reste de la taxe de transport aérien est affecté à la sous-activité des Services de navigation aérienne du groupe Aviation.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aérogares des 22 principaux aéroports.

Les tableaux 3-21, 3-22 et 3-22a) donnent d'autres détails sur les recettes et les sommes recouvrées de l'Aviation et des Aéroports, respectivement. Toutes les données présentées reflètent l'abolition du Fonds renouvelable des aéroports en 1991-1992.

**Tableau 3-21 : Recettes et recouvrements de l'Aviation**

(en milliers de dollars)									
<b>Budget des dépenses 1991-1992</b>									
Services de la navigation aérienne	Services de la navigation aérienne	Services aux aéronefs	Total	Total prévu 1990-1991	Total réel 1989-1990	Recettes			
						Vents, location et licences	Droit en route (international)	Autres droits de services	Total des recettes
1 362	664	3	2 029	2 024	2 020				
			32 554	30 798	29 834				
			956	1 247	569				
1 620		7	35 830	34 069	32 423				
<b>Recouvrements</b>									
						- Services d'hélicoptères et de télécommunications	- Service de l'environnement	- Entreten électronique	- Autres services à l'extérieur du Canada reliés aux autorisations de réglementation météorologiques
332	-	15 571	15 903	16 300	15 700				
			294	322	225				
15			16 212	16 622	16 062				
<b>Total des recouvrements</b>									
466 611	-	-	466 611	420 440	355 660				
<b>Taxe de transport aérien</b>									
501 440	1 635	15 578	518 653	471 131	404 145				
<b>Total des recettes, Recouvrements et taxe de transport aérien</b>									
% de variation par rapport à l'année précédente									
			10,1	-	16,6				

## Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Pour avoir une meilleure appréciation de la nature des recettes et des recouvrements de Transports Canada, des détails sont fournis pour les trois activités qui génèrent 99,2 % de tous les montants totaux à recueillir.

**Marine/Garde côtière canadienne** : Le tableau 3-20 donne les détails des deux types de recettes pour l'activité de la Marine/Garde côtière canadienne.

**Tableau 3-20 : Recettes et recouvrements de la Marine/Garde côtière canadienne**

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	1989-1990
<b>Recettes à valoriser sur le crédit</b>			
Réapprovisionnement de l'Arctique	13 600	12 041	
Déductions des employés pour la location de logements	493	412	
Activités des ateliers de Prescott	100	102	
Sommes recouvrées auprès du MDE	29	11	
Sommes recouvrées auprès du MPO	1 118	109	
Divers	4	3	
<b>Recettes portées au crédit du FRC</b>			
Droits de quai et de port	12 522	12 583	10 946
Recettes du trafic radiomaritime	2 899	2 890	2 664
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	2 750	2 250	2 029
Affectement d'un navire cablier	7 596	7 646	6 917
Intérêt sur les investissements	26	44	63
Autres	647	1 387	4 209
<b>Total des recettes</b>	<b>41 484</b>	<b>41 611</b>	<b>39 506</b>

**Aviation et Aéroports** : Plus de 97,9 % des recettes à valoriser sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et des Aéroports. Voici une analyse des principales sources.

**Locations, concessions et stationnement** : Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques hors-taxe, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement annuel forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu d'un contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

**Taxe de transport aérien** : La taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accises)



De fait, tous les frais récupérés représentant des frais internes de Transports Canada (114,4 millions de dollars en 1989-1990, 119,4 millions en 1990-1991 et 140,3 millions en 1991-1992) ne figurent plus dans les comptes de recettes.

Un sommaire des recettes, des sommes recouvrées et de la taxe de transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-19. Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de sommes recouvrées figurent à la page 3-35.

**Tableau 3-19 : Sommaire des Recettes par Source**

(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1991-1992	1990-1991	Réel
			1989-1990

A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements			
1. Recettes : Sources extérieures au gouvernement fédéral	Marine/Garde côtière canadienne	12 100	10 836
	Aviation	35 830	32 423
	Aéroports	506 997	470 040
	Administration du Ministère	90	79
		<b>555 017</b>	<b>513 378</b>

2. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada	Marine/Garde côtière canadienne	2 944	1 842
	Aviation	309	362
	Aéroports	1 943	252
	Administration du Ministère	1,511	1 435
		<b>6 707</b>	<b>3 891</b>

3. Taxe de transport aérien	Aviation	466 611	355 660
	Aéroports	86 490	138 088
	Administration du Ministère	553 101	493 748
	Aviation	15 903	15 700
		<b>25 141</b>	<b>29 239</b>

4. Recouvrements : au sein du Ministère	Aviation	16 300	4 351
	Aéroports	1 517	1 177
	Administration du Ministère	7 721	5 508
	Aviation	26 800	26 828
		<b>1 083 773</b>	<b>1 040 256*</b>

B. Recettes portées au FRC***			
Total des recettes à valoir sur le crédit et recouvrements			
Total des recettes portées au FRC	Politiques et coordination	439	73 061
	Marine/Garde côtière canadienne	26 440	26 828
	Aviation	4 405	5 508
	Aéroports	1 300	1 117
		<b>32 884</b>	<b>107 056</b>

Recettes totales			
Total des recettes portées au FRC	Administration du Ministère	300	300
	Surfacte	200	242
	Aviation	26 800	26 828
	Aéroports	1 300	1 117
		<b>1 172 850</b>	<b>1 147 312</b>

\* Voir note du Tableau 3-18, page précédente.

\*\* Ce montant équivaut à celui indiqué dans le tableau Programme par activité à la page 1-7.

\*\*\* Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Transports Canada est autorisé à garder 1 139 966 millions de dollars de recettes en 1991-1992. Ceci réduit les besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 34,7 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le programme et sont directement portées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 3-18 présente un sommaire des recettes à valor sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 3-18 : Sommaire des recettes par Activité

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses	% du Total	Prévu	Réel
1991-1992		1990-1991	1989-1990
<b>Recettes à valor sur le crédit</b>			
Politiques et Coordination	-	-	-
Marine/Garde côtière canadienne	15 044	14 811	12 678
Aviation	518 653	471 131	404 145
Aéroports	596 947	586 301	612 731
Surface	9 322	11 530	10 702
Administration du Ministère	-	-	-
% de variation par rapport à l'année précédente	7,8	3,8	
1 139 966	100,0	1 083 773	1 040 256*
<b>Recettes portées au FRC</b>			
Politiques et Coordination	439	439	73 061
Marine/Garde côtière canadienne	26 440	26 800	26 828
Aviation	4 405	5 000	5 508
Aéroports	1 100	29 100	1 117
Surface	200	195	242
Administration du Ministère	300	300	300
32 884	61 384	107 056	
Recettes totales	1 172 850	1 145 607	1 147 312
% de variation par rapport à l'année précédente	2,4	-0,1	

\* Le montant réel des recettes nettes en vertu d'un crédit accuse une hausse de 114,4 millions à 1154,7 millions de dollars. Toutes les données pour les autres années ont été énoncées à nouveau pour indiquer l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports en 1991-1992.

Par suite de l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports (FRA) le 31 mars 1991, il a fallu énoncer à nouveau les dépenses et recettes antérieures, soit les recettes, les frais récupérés et la Taxe de transport aérien (TTA). Pour conserver une certaine comparabilité entre les données financières et les résultats, la décision de réduire et d'indiquer les crédits à zéro du groupe Aéroports exige que le groupe Aviation reçoive des allocations proportionnelles plus élevée au chapitre de la TTA pour toutes les années. (Voir section II, analyse par activité et tableau 3-22 a).

Tableau 3-16 : Détails des paiements de transfert - Surface

(dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1991-1992	1990-1991	1989-1990	
<b>Subventions</b>			
			Opération Gareautrain
-	-	150 000	
-	-	150 000	
<b>Contributions</b>			
			Construction de sauts-de-mouton (anciennement déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étages)
3 750 000	6 451 500	9 061 849	
			Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina
-	-	-	
10 000 000	10 000 000	7 006 111	Amélioration des passages à niveau
			Recherche sur l'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers
87 000	87 000	87 000	Contributions aux provinces pour des activités liées au transport des marchandises dangereuses
-	-	248 410	Opération Gareautrain
150 000	150 000	-	
13 987 000	16 688 500	16 379 265	
13 987 000	16 688 500	16 529 265	<b>Total des paiements de transfert</b>

Tableau 3-17 : Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

(dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1991-1992	1990-1991	1989-1990	
<b>Subventions</b>			
			Comité de la semaine nationale des transports
20 000	20 000	20 000	
<b>Contributions</b>			
			Études de faisabilité de la cession des aéroports
-	650 000	90 707	Contribution à l'Institut international de formation en gestion aéronautique civile
299 000	-	-	
319 000	670 000	110 707	<b>Total des paiements de transfert</b>

Tableau 3-14 : Détails des paiements de transfert - Aviation

(dollars)			
Subventions	Aéro Club du Canada (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs)	L'Association des Gens de l'Air du Québec	Symposium international de Fête aérienne Canada
Budget des dépenses	1991-1992	1990-1991	1989-1990
Prévu			Réel
25 000	4 000	25 000	25 000
			4 000
			90 000
29 000		29 000	119 000
<b>Contributions</b>			
Ligue des Cadets de l'Air du Canada			
- Bourse de formation en pilotage	25 000	25 000	25 000
Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes	400 000	650 000	454 706
Contribution au Réseau Aéroclub Amateur Canada (anciennement l'Association des constructeurs d'aéronefs amateurs du Canada)	-	-	50 000
Contribution à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	107 000	102 000	92 450
Société de Développement de la Baie James (SDBJ)	500 000	500 000	-
1 032 000	1 277 000	622 156	
<b>Total des paiements de transfert</b>			
1 061 000	1 306 000	741 156	

Tableau 3-15 : Détails des paiements de transfert - Aéroports

(dollars)			
Contributions	Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	16 177 000	16 246 000
Contribution pour l'établissement ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et les installations connexes	30 050 000	26 354 000	33 836 236
<b>Total des paiements de transfert</b>			
46 227 000	42 600 000	47 664 436	

Tableau 3-13 : Détails des paiements de transfert - Marine/Garde côtière canadienne

(dollars)			
Subventions			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1991-1992	1990-1991	1989-1990	
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le			
Evelyn Richardson Memorial Literary Award			
Subventions aux organismes d'aide aux marins :			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	200	200	200
British Sailors Society (Canada)	10 000	10 000	10 000
Mariners House of Montreal, Montréal (Québec)	600	600	600
Missions to Seamen, section de Lakehead	300	300	300
Missions to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	300	300
Subvention au Conseil canadien de sécurité	1 667	1 667	1 667
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	5 000	5 000	2 327
19 117	19 117	16 444	
Contributions			
Contribution à la Croix-Rouge canadienne	250 000	300 000	250 000
Paiement aux associations régionales du Service			
auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 500 000	1 300 000	1 007 643
Contribution au programme d'amélioration des routes			
(pont Laviolette) en vertu de l'entente auxiliaire			
Canada-Québec sur le développement des			
transports/EDER	-	-	113 589
Contribution au Conseil des industries forestières de			
la Colombie-Britannique	90 000	90 000	90 000
Contribution au district de Kitimat	-	-	15 000
Paiement aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan			
relativement aux services maritimes de l'Athabasca	-	-	465 000
Contribution à l'organisation maritime internationale			
(IMO) - Conférence sur la sûreté et la sécurité	-	-	10 000
Contribution à l'Université du Québec à Rimouski -			
Conférence sur les conditions de travail à bord	-	-	17 000
des navires de pêche et la sécurité			
Contribution au gouvernement des T.N.O. relative			
à une étude des besoins en installation portuaire pour			
la côte ouest de la Baie d'Hudson	-	-	50 000
Contribution au district de Port Hardy	-	5 000	-
1 840 000	1 695 000	2 018 232	
Total Transfer Payments	1 859 117	1 714 117	2 034 676



Tableau 3-12 : Détails des paiements de transfert-Politiques et Coordination

(dollars)			
Budget des dépenses	Prévu	Réel	
1991-1992	1990-1991	1989-1990	
<b>Subventions</b>			
Transport par eau - Province de la Colombie-Britannique	17 816 000	16 984 610	
Institute of Risk Research - Université de Waterloo	50 000	50 000	
18 706 000			
17 866 000			
18 756 000			
<b>Contributions</b>			
Études de transport à des universités - EDER - Québec	1 181 000	1 140 870	
Association des routes et transport du Canada	160 000	322 872	
Borden Mecanille Co. Ltd.	168 000	-	
Camionnage dans l'Ouest (OTG)	-	-	
Initiatives de développement des transports en vertu des EDER - Manitoba	540	73 586	
Améliorations de routes en vertu d'accords	600 000	564 506	
généraux de développement/EDER	-	147 207	
Manitoba-Churchill	-	43 779 625	
Terre-Neuve	37 000 000	147 207	
Nouveau-Brunswick	-	3 378 265	
Québec	9 994 000	9 100 972	
lieu-du-Prince-Édouard Programme d'amélioration des routes	3 425 000	1 987 225	
Programme d'amélioration des routes	4 671 000	18 819 614	
- Nouvelle-Écosse	18 900 000	18 819 614	
- Nouveau-Brunswick	26 300 000	22 413 809	
- Yellowhead	12 938 568	11 080 073	
- Terre-Neuve	8 000 000	-	
L'Autoroute 13 - Miramichi/Dorval	1 500 000	-	
Accord sur l'abandon d'exploitation d'un chemin de fer à Terre-Neuve	26 000 000	-	
Code national de Sécurité pour les transporteurs routiers	3 643 000	5 083 172	
Services de traversier et de cabotage	13 755 000	10 562 226	
Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve	-	3 328 974	
Tarifs de transport ferroviaire des grains	-	8 199 010	
Remise en état d'embranchements des Prairies	-	5 500 000	
Location de wagons-trémiés - Assistance spéciale	16 588 000	14 866 740	
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	2 000 000	1 681 889	
Caisse de Prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard	2 000 000	1 866 615	
Pont Victoria Jubilee (statuaire)	2 815 000	3 324 449	
152 341 000			
158 685 008			
167 221 699			
<b>Total des contributions</b>			
171 097 000	176 551 008	184 256 309	

(Renseignements supplémentaires) 3-29

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 234,6 millions de dollars planifiés pour 1991-1992 représentent 10,9 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-1 renferme des renseignements sommaires comparatifs sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-12 à 3-17 figure une liste plurianuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 3-11 : Paiements de transfert par Activité

(en milliers de dollars)				Pour plus de détails voir la page
Budget des dépenses 1991-1992				1989-1990
Prévu 1990-1991				Réel
Politiques et Coordination				
Marine/Garde côtière canadienne	Subventions	18 756	17 866	17 035
	Contributions*	152 341	158 685	167 222
	Total	171 097	176 551	184 257
3-29	Subventions	19	19	16
	Contributions	1 840	1 695	2 019
	Total	1 859	1 714	2 035
Aviation	Subventions	29	29	119
	Contributions	1 032	1 277	622
	Total	1 061	1 306	741
3-31	Aéroports	42 667	42 600	47 664
	Contributions	-	-	150
	Total	13 987	16 689	16 379
3-32	Surace	20	20	20
	Subventions	299	650	91
	Contributions	319	670	111
Administration du Ministère	Subventions	18 824	17 934	17 340
	Contributions	215 726	221 596	233 997
	Total	234 550	239 530	251 337**
% de variation par rapport à l'année précédente				-4,7
* Y compris un paiement statutaire de 2 815 000 \$ en 1991-1992 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (2 700 000 \$ en 1990-1991 et 3 324 449 \$ en 1989-1990).				
** Peut inclure des petits erreurs à cause d'arrondissement.				

Ministère principal et ministères participants :

- Autorité principale : Transports Canada
- Entrepreneurs principaux : Propriétaire et exploitant : la société en commandite de l'aérogare 3 (Airport Development Corporation and Lockheed Air Terminal Incorporated);
- Ministère de service : Ministère de la Justice
- Tiers : Revenu Canada - Douanes et accise
- Ministère de la Justice
- Santé et Bien-être Canada
- Agriculture Canada
- Soliciteur général - GRC

**Approbation obtenue :** L'approbation finale de projet du Conseil du Trésor et le pouvoir de conclure l'entente de développement et de signer les baux à construction ont été reçus en octobre 1987.

**Résumé des coûts :** La construction de l'aérogare 3 représente actuellement un coût total estimatif de 500 000 000 dollars et elle doit être financée par le secteur privé. Le financement assuré par Transports Canada se limite à 4 903 000 dollars pour la gestion du projet et à 3 742 000 dollars pour les travaux d'immobilisations connexes.

(en milliers de dollars)			
Coût total	Dépenses prévues	Budget des dépenses	Besoins des années futures
estimatif	Jusqu'au 31 mars 1991	1991-1992	
courant			
4 903	4 233	670	-
3 742	3 742	-	-
8 645	7 745	670	-
Gestion du projet			
Travaux d'immobilisations connexes			

**Réalisations :** Une aérogare comprenant 24 portes avec passerelles d'embarquement et ayant une capacité annuelle de 10 millions de passagers, a été inaugurée en février 1991. L'aérogare satellite avec 5 portes sera terminée au début de 1992.

L'utilisation du MLS accroîtra globalement la fiabilité du service d'approche de précision tandis que le brouillage que subissent présentement les stations de radiodiffusion FM sera supprimé. Le MLS favorisera l'automatisation avancée du système de contrôle de la circulation aérienne et constituera l'un des éléments de la solution visant à régler les problèmes de capacité sans cesse croissants que connaîtra l'aéroport dans le futur, en améliorant la sécurité des vols à l'intérieur de l'espace aérien terminal. La collectivité des usagers profitera des principaux avantages que présente l'utilisation du MLS. Il s'agit avant tout des grandes compagnies aériennes commerciales. Les avantages comprennent des diminutions du nombre d'interruptions de vol et des économies de coût afférentes et l'établissement de meilleures conditions de sécurité et de meilleures trajectoires de vol.

Le plan susmentionné correspond à la décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de remplacer, d'ici 1998, l'actuel système d'atterrissage aux instruments (ILS) par le système d'atterrissage hyperfréquences qui constituera la nouvelle norme pour les aéroports internationaux.

**Résumé des coûts** : Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)				
Coût total	Dépenses prévues	jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	Besoins des années futures
MLSP - PPA	3 783	-	-	-
Phase I	129 019	-	3 000	126 019
Phase II	315 522	-	-	315 522
	448 324	3 783	3 000	441 541

**Réalisations** : La décision du gouvernement d'adjuger le marché du MLS au cours de la phase 1 à la société Micronav Limited de Sydney (Nouvelle-Écosse) est une occasion de procurer des avantages à la région de l'Atlantique et elle favorisera la création d'emplois.

**e. Aéroport 3 de l'aéroport international Lester B. Pearson**

**Apéçu** : Ce projet a pour but de remédier à l'insuffisance critique d'installations d'aéroport à l'intention des passagers à l'aéroport international Lester B. Pearson. Afin d'assurer la livraison rapide de l'aéroport tout en réduisant les immobilisations pour la Couronne, on a demandé au secteur privé de financer, de construire et d'exploiter l'aéroport et toutes les installations connexes.

L'objectif global de ce projet consiste à remplacer l'infrastructure des systèmes existants utilisés dans le traitement et l'affichage des données de vol par un tout nouveau système intégré de contrôle de la circulation aérienne capable de répondre aux exigences qui suivent :

- permettre au Groupe Aviation de réduire considérablement l'augmentation prévue à long terme des coûts de personnel, d'exploitation et d'entretien;

- répondre aux demandes liées à l'expansion future des services de la circulation aérienne à des niveaux appropriés de service tout en assurant le maintien et l'amélioration de la sécurité;

- permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'accomplir leurs tâches de façon plus efficace grâce à l'utilisation de postes de travail modernes et fiables qui amélioreraient en outre leur productivité; et

- faire bénéficier les usagers d'avantages importants en réduisant les retards qu'entraîne le système actuel et en fournissant des routes plus efficaces, de meilleures informations sur les mouvements d'aéronefs, et des services de planification de vol améliorés.

L'approbation effective du projet a été obtenue le 23 novembre 1989, pour un coût total estimatif de 658 658 000 dollars. Une analyse complète de rentabilité a été accomplie et elle révèle un taux de 2:1 (avantages : coûts).

**Résumé des coûts :** Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)				
Coût total	estimatif	Depenses prévues	Budget des dépenses	Besoins des années futures
658 658	courant	31 mars 1991	1991-1992	496 765
55 210				
106 683				

**Réalisations :** Le contrat a été adjugé à la compagnie Hughes Aircraft of Canada et le travail de conception a été entrepris. La première étude majeure, celle des spécifications du système, a été couronnée de succès en juin 1990.

#### d.      **Projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)**

**Aperçu :** En juin 1985, le Conseil du Trésor approuvait en principe l'adoption du système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) comme norme future pour le système de guidage d'approche de précision aux aéroports de Transports Canada. Le Conseil du Trésor déposait une approbation préliminaire de projet (PPA) le 26 juillet 1989 concernant l'achat et l'installation de 147 MLS et du matériel connexe devant être mis en oeuvre en plusieurs étapes. Les ressources prévues selon l'approbation préliminaire seront affectées à l'élaboration de prévisions de catégorie B au cours de la première phase du projet qui consiste à acheter et à installer 40 MLS dont 2 serviront à des fins didactiques. On tentera d'obtenir l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor à l'été de 1991.



b. **Projet de modernisation des radars (RAMP)**

**Apçeru :** En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, de 17 nouveaux systèmes radar secondaires de surveillance autonome, de 29 équipements des installations d'affichage et de 10 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

**Résumé des coûts :** Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(en milliers de dollars)			
Coût total	estimatif	Jusqu'au	Budget des dépenses
810 504	courant	31 mars 1991	1991-1992
687 937			95 106
27 461			Besoins des années futures

**Réalisations :** À ce jour, les avantages socio-économiques que procure directement le projet s'élèvent à 187,3 millions de dollars, et les retombées compensatrices à 152,2 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent par ailleurs à 27,3 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 6,0 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes :

- Atlantique
  - Québec
  - Ontario
  - Ouest
- 14,2 millions  
95,2 millions  
174,3 millions  
55,8 millions

Les travaux de génie civil ont été accomplis à 38 emplacements sur 41 un peu partout au Canada. L'équipement des installations radar (RSE) a été installé à 24 emplacements et 16 installations ont été acceptées. Les RSE sont censés entrer en service en 1991-1992. Tous les 10 systèmes de traitement des données radar (RDPS) ont été installés, éprouvés et inspectés. Le premier RDPS est censé entrer en service en janvier 1991. La plupart du matériel de poste d'affichage (DSE) a été livré. L'installation est accomplie à 3 emplacements et elle a été entreprise à un autre.

c. **Projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS)**

**Apçeru :** La stratégie d'acquisition du CAATS a été approuvée en juin 1988 pour des systèmes opérationnels de traitement des données de vol aux 7 centres de contrôle régional, y compris l'équipement périphérique pour 3 unités de contrôle terminal, 60 tours de contrôle d'aéroport et à l'unité de réservation d'altitude, et l'acquisition de postes de travail polyvalents de contrôleur aux 7 centres de contrôle régional et aux 2 unités de contrôle terminal. Il reste aussi à acquérir des systèmes non opérationnels de traitement de données de vol et des postes de travail polyvalents de contrôleur pour la formation opérationnelle régionale à l'Institut de formation de Transports Canada, à Cornwall, pour le Centre de recherche et d'expérimentation à l'aéroport international d'Ottawa, et le Centre des systèmes techniques, à Ottawa.

**Importance du projet :** Étant donné la technologie utilisée, le projet ne présente guère de risques. Pour ce qui est des aspects financiers du marché, H-DI a convenu d'inclure tous les travaux qui pourront être nécessaires pour les cinq principaux systèmes. Dans le cas du remplacement des plaques d'acier, l'État exécutera les travaux "selon les besoins".

Le navire doit quitter le bassin à la fin avril 1991, date à laquelle commencera l'installation des machines de propulsion. La livraison est prévue pour l'été de 1992.

**Réalisations :** Les travaux d'enlèvement d'amiante ont été accomplis en mars 1989 et les travaux de démontage de l'ancien avant ont pris fin en juillet 1989. Les composantes du nouveau système de propulsion ont été livrées au H-DI, tard en novembre 1990.

(en milliers de dollars)			
Coût total	Depenses prévues	Budget des	
estimatif	jusqu'au	depenses	Besoins des
courant	31 mars 1991	1991-1992	années futures
132 495	78 038	30 000	24 457
CCGS Louis S. St-Laurent - modernisation			

Résumé des coûts :

- Ajudication du marché de définition (MD)
  - Présentation de la conception détaillée de l'entrepreneur
  - pour l'approbation du gouvernement
  - Modernisation et livraison du navire
- Janvier 1988
- Automne 1988
- Juillet 1992

Dates

Étapes importantes :

- Autorité principale :
  - Ministère de service :
  - Tiers :
- Transports Canada
- Approvisionnement et services Canada
- Industrie, Sciences et Technologie Canada

Ministère principal et ministères participants

**Description :** La modernisation du NGCC *Louis S. St. Laurent* a pour objet d'assurer la réalisation des exigences du programme au cours des 20 prochaines années. L'objectif général de cette modernisation est de fournir à la flotte de la Garde côtière canadienne un brise-glace à trois hélices fiable et rentable dont le fonctionnement demande moins de ressources. Les objectifs de la composante sont les suivants : augmenter l'efficacité du brise-glace, réduire sa consommation de combustible ainsi que son équipement, améliorer sa capacité d'intervention, accroître la sécurité des fonctions d'escorte et remplacer son isolation en amiante par un matériau approuvé. Certaines pièces d'acier rouillées qui ont été découvertes après l'enlèvement des machines devenues inutiles seront aussi remplacées.

a. Modernisation du NGCC Louis S. St. Laurent

Une certain nombre de projets inscrits au programme d'immobilisations de Transports Canada peuvent être considérés comme principaux projets de l'État. Ils sont énumérés ci-après.

Ajout - Principaux projets d'État

Tableau 3-10 : Détails des grands projets d'immobilisations - Administration du Ministère

(en milliers de dollars)					
Coût	Coût	Dépenses	Budget des	années	Besoins
total	total	prévues	des	des	
estimatif	estimatif	jusqu'au	dépenses	années	
précédent	courant	31 mars 1991	1991-1992	futures	
<b>FINANCE &amp; ADMINISTRATION</b>					
<b>Ottawa</b>					
Système financier intégré du					
Ministère (SFIN) .....					
17 557	17 557	903	6,111	10,543	
<b>PERSONNEL</b>					
<b>Cornwall</b>					
Systèmes administratifs .....					
2 008	2 008	1 650	358	-	
Formation assistée par ordinateur.....					
2 361	2 361	747	807	807	

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

Besoins	(en milliers de dollars)				
	Coût total	Coût total estimatif	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992
des années futures					

AÉROPORTS FINANÇÉS PAR L'ÉTAT (suite)

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Abbotsford	2 393	2 393	2 393	2 389	4
Construire bâtiment des services.....					
Boundary Bay	-	-	7 064	6 664	400
Réactiver le système d'eau .....					
Cranbrook	2 607	2 118	2 068	2 068	50
Reparver la piste 16-34 et voie de circulation A, B et C .....					
Kelowna	4 862	4 252	3 852	3 852	400
Aggrandir la piste .....					
Nanaimo	3 057	3 154	3 150	3 150	4
Construire aérogare et terrain de stationnement.....					
Victoria	-	12 514	12 474	12 474	40
Aggrandir l'aérogare .....					

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Baker Lake	1 739	1 556	1 230	1 230	326
Améliorer le chemin d'accès de l'aéroport .....					
Chesterfield Inlet	2 009	1 945	1 920	1 920	25
Reparver la piste, voie de circulation et tablier .....					
Clyde River	-	2 790	2 783	2 783	7
Amélioration aux aires de mouvement .....					
Esquimo Point	1 128	1 107	202	202	905
Nouvel aérogare .....					
Hay River	-	2 291	106	2 185	-
Reparver la piste 13-31 et le tablier .....					
Iqaluit	16 776	16 776	150	182	16 444
Reparver les aires de manoeuvre/route d'accès .....					
Norman Wells	-	4 004	1 834	2 100	70
Station de service de vols/Tablier de l'aérogare .....					

(Renseignements supplémentaires) 3-21

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

Coût	Coût total	Coût total estimatif	Coût estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	Besoins des années futures

AÉROPORTS FINANÇÉS PAR L'ÉTAT (suite)

QUÉBEC

Bureau régional

Programme de gestion Inuit .....

2 565

3 123

2 731

280

112

Québec

Rempiaçer le câble sur les

aides visuelles 06/24 .....

1 260

1 688

471

1 217

-

Repaver la piste 06-24 .....

4 373

4 418

271

4 147

-

Stabiliser accotements piste 06-24 ..

-

4 119

270

3 849

-

Restaurer et rattachéer le système

de distribution d'eau .....

-

1 130

121

1 009

+

Charlevoix

Repaver piste 15-33 voie de

circulation A, tablier 1 .....

-

1 493

15

122

1 356

Eastmain

Restaurer les aires de manoeuvre ...

-

2 472

96

2 376

-

St-Hubert

Repaver piste 06-24 voies de

circulation F,G,H,P,T et

stationnement .....

-

2 925

132

7

2 786

ONTARIO

Hamilton

Modifications à l'aérogare .....

2 517

2 025

1 934

91

-

London

Amélioration de la distribution d'eau

de l'aéroport et le raccordement

au système d'aqueduc

Restaurer système de climatisation/

municipal .....

2 797

1 830

1 780

50

-

l'aérogare .....

1 243

1 243

107

1 136

-

Thunder Bay

Modifications intérieures à

l'aérogare .....

-

1 585

33

1 410

142

Timmins

Améliorer/agrandir l'aérogare .....

-

4 660

261

2 909

1 490

Windsor

Systèmes mécaniques de

l'aérogare .....

1 329

1 329

112

1 217

-



Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)					
Coût total	Coût total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	des années futures	AÉROPORTS INTERNATIONAUX (Fin)
estimatif précédent	estimatif courant				
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Aéroport International de Vancouver					
1 445	1 445	941	504	-	Planification du développement de l'aéroport.
-	-	-	-	-	Construire l'aire de circulation - chemin Jericho
2 870	2 869	1 551	1 318	-	Agrandir l'aire de mouvement 6.
5 863	5 753	1 984	3 769	-	Etude d'impact sur l'environnement
2 499	2 499	2 262	237	-	Agrandir la jetée nord-ouest de l'aéroport
7 504	8 471	646	7 825	-	Repaver la voie de circulation "L",
-	3 390	152	3 238	-	Modifier les sorties d'incendie/
1 031	1 031	330	701	-	Construire chemin sous-division Jericho
3 114	3 114	2 200	914	-	Installer les feux d'approche de haute intensité - piste 12/30.
1 018	1 018	44	974	-	Installer une pointe de vente d'aliment - porte 9/10
-	4 643	247	4 396	-	AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT
TERRE-NEUVE					
Deer Lake					
5 013	5 013	4 951	62	-	Construire l'aéroport et les installations
-	-	-	-	-	Construire les murs de l'aéroport
3 890	3 890	302	3 400	188	Réaménagement des tabliers et II.
4 000	4 000	2 124	1 876	-	Améliorer le système de distribution d'eau
1 681	1 681	119	1562	-	Reparer le tablier et les voies de circulation
-	1 610	1 542	68	-	NOUVEAU-BRUNSWICK
Moncton					
-	3 829	-	2 366	1 463	Construire une voie de circulation parallèle, piste 29

(Renseignements supplémentaires) 3-19

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

	Cout	Cout total estimatif	Cout total estimatif courant	Dépenses jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	Besoins des années futures
AÉROPORTS INTERNATIONAUX (suite)						
ONTARIO						
Aéroport international Lester B. Pearson						
Ressources pour la gestion de projet - aérogare 3 .....	4 710	4 903	4 233	670	-	-
Modifications à la centrale électrique.....	1 582	1 929	597	1 332	-	-
Remplacer les dalles du tablier-aérogare 1 .....	8 252	8 216	2 040	568	5 608	-
Remplacer porte tournante automatique - aérogare 1 .....	2 331	2 334	258	2 076	-	-
Remplacer équipement de contrôle de bruit .....	-	2 440	2 429	11	-	-
Relocaliser système de surveillance de sûreté .....	-	1 031	981	50	-	-
Restauration de la piste 06R/24L et installation de lumière .....	4 565	4 709	284	4 425	-	-
Modifications majeures à l'aérogare 2 .....	18 070	18 070	13 169	4 901	-	-
Extension des services dans la zone 2B .....	4 352	4 388	199	4 189	-	-
Centre d'exploitation d'aéroport. REMPLACEMENT des dalles de l'aire de trafic - aérogare 2 .....	3 790	3 427	2 817	610	-	-
Aéroport international d'Ottawa						
Amélioration du drainage des eaux de pluie .....	-	1 195	1 192	3	-	-
Armeïorer des voies de circulation 49 et 51 .....	3 649	3 649	20	3 479	150	-
ALBERTA						
Système de contrôle d'accès automatique .....	-	1 293	-	181	1 112	-
Parc industriel aéronautique, étape 1 .....	1 795	1 795	1 789	6	-	-
Aéroport international d'Edmonton						
Remplacement des dalles de bétons de l'aire de trafic. Enlever l'amiante et rénover les étages 4 à 7 .....	1 872	1 871	878	993	4 039	717
MANITOBA						
Aéroport international de Winnipeg						
Enlever l'amiante/rénovations commerciales/l'édifice administratif.	-	7 068	313	6 060	695	-

Tableau 3-9 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

(en milliers de dollars)					
Coût	Coût	Coût	Dépenses	Budget des dépenses	Besoins des années futures
estimatif total	estimatif total	estimatif courant	prévues jusqu'au 31 mars 1991	1991-1992	
<b>AÉROPORTS</b>					
<b>SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT</b>					
<b>Administration centrale - Ottawa</b>					
Émetteurs-récepteurs mobiles.....	1 359	1 359	442	879	38
Émetteurs-récepteurs mobiles.....	5 159	5 159	1 384	3 775	-
Epuration du dépôt à Gloucester.....	5 477	5 477	748	4 729	-
Programme d'acquisition des souffleurs.....	-	3 699	284	3 415	-
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE</b>					
<b>Aéroport international d'Halifax</b>					
Amélioration du système de climatisation de l'arénaire.....	7 136	7 136	486	6 450	200
Construire une route périphérique.....	1 461	1 461	1 446	15	-
pour les navettes - côté nord.....	2 807	2 807	750	2 057	-
<b>QUÉBEC</b>					
<b>Aéroport international de Dorval</b>					
Construction caserne de pompier.....	3 965	3 965	2 074	1 891	-
Réfection de l'aire de trafic.....	-	13 241	5 186	7 900	155
Installer système d'expédition et centre de surveillance.....	-	1 338	305	1 033	-
Relocaliser bassin de glycol et des routes connexes	-	9 798	-	674	9 124
Réaménagement de la zone d'arrivées publiques - Phase II.....	-	7 969	83	375	7 511
Remplacements/rénovations des systèmes d'information électronique.....	-	2 150	1	81	2 068
Réfection/réajustements des routes et stationnements.....	-	5 303	266	29	5 008
Remplacer/installer système de sonorisation - aéroport.....	-	5 480	92	50	5 338
<b>Aéroport international de Mirabel</b>					
Réaménagement des concessions	-	2 077	-	100	1 977
l'aire stérile.....					

Explication de changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

(en milliers de dollars)			
Coût	Coût	De la	
total	estimatif	Page	
Coût	estimatif		
total	courant		(Diminution)
Coût	estimatif		Augmentation/
total	courant		(Diminution)

1. Toronto Island - Installer MLS et infrastructure de soutien

La société Micronav International Inc (MI), à qui le contrat du projet avait été adjugé, a mené une étude des travaux nécessaires pour achever le projet. La hausse importante des coûts découlant de cette évaluation révèle que le contrat initial avait sous-estimé les travaux à accomplir

3-14

6 577

8 773

2 196

Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total	Coût total estimatif	Coût estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	Besoins des années futures

SERVICES DE VOL

Administration centrale - Ottawa

Remise en état de la piste	1 214	1 214	1 214	1	1 213	-
du hangar	-	-	-	-	-	-
Achat d'un Turbopropulseur et simulateur	-	-	59 680	1 432	32 913	25 335
Rénover et agrandir/Centre de technologie et de navigation	2 998	2 983	2 683	5	300	-
Hangar pour services de vols.....	-	9 626	5	3 020	6 601	-
Modification et amélioration des engins d'aéronefs.....	-	4 376	-	4 376	-	-
ONTARIO						
Hamilton	10 490	10 499	195	10 304	-	-
Nouveau hangar pour services de vols	-	7 062	510	6 552	-	-
Winipeg	-	-	-	-	-	-
Nouveau hangar pour services de vols.....	-	-	-	-	-	-
REGLEMENTATION AERIENNE						
Administration centrale	-	2 100	2 050	50	-	-
Système national d'information des transporteurs aériens.....	-	-	-	-	-	-



Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)					
Coût	Coût total	Coût total estimatif	Coût estimatif précédent	Coût	Besoins des années futures
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Chevery	Achat et installation d'un LOC/DME .....	1 386	1 344	1 321	23
Dorval	Remplacer la tour de contrôle .....	-	9 895	1 238	6 792
Montreal ACC	Correction des déficiences mécaniques .....	2 956	2 766	2 751	15
Quebec	Consolidation de l'unité TCU au ACC Montréal .....	-	2 378	965	1 388
Roberval	Remplacer la FSS .....	-	4 187	536	3 056
Rouyn	Relocaliser la FSS .....	2 930	2 930	2 894	36
ONTARIO	Kingston	2 426	2 402	2 320	82
1. Toronto Island	Remplacer la FSS .....	6 577	8 773	6 675	2 098
MANITOBA	Installation du MLS et des structures de soutien .....	27 343	27 415	26 991	122
Winnipeg	Etablissement d'un nouveau centre de contrôle régional .....	16 376	16 376	15 322	854
ALBERTA	Calgary	-	3 747	328	290
COLOMBIE-BRITANNIQUE	Dawson Creek	-	3 747	328	290
Victoria Inner Harbour	Etablir nouveau FSS de Victoria Inner Harbour .....	3 129	3 129	3 129	3 129

1. Voir p. 3-16 pour explication des changements majeurs au coût estimatif

Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)					Besoins des années futures
Coût total	Coût total estimatif	Coût total estimatif précédent	Dépenses jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Projet de modernisation des radars (RAMR) ..... Acquisition de deux radiophares omnidirectionnels VHF à effet Doppler ..... Canadien de la Circulation Aérienne ..... Système d'Alertmessage Micro-ondes ..... Simulateurs régionaux provisoires pour les centres de contrôles régionaux et le centre de formation de TC ..... Achat de 5 systèmes de conception assistée par ordinateur ..... Achat de 120 émetteurs-récepteurs VHF-AM ..... Elaboration de l'ingénierie de la formation automatisée ..... Simulateur pour la gestion de l'espace aérien contrôle par le Canada ..... Modifications et maintenance du système GAATS ..... Système d'affichage multi-usages d'information de vol (MIDS) .....	810 504	810 504	810 504	687 937	95 106
	27 461				
	425				650
	496 765				106 683
	441 541				3 000
		448 324	448 324	3 783	
		658 658	658 658	55 210	
TERRE-NEUVE					
Deer Lake Construction d'une nouvelle partie d'un ATB-SNA .....	1 394	1 394	1 394	1 303	91
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Bureau régional de Moncton - Système automatisé de gestion des données opérationnelles d'administration ..... Saint John Construction de la tour de contrôle .....	1 234	1 234	1 234	362	821
51					
1 377					3 602
QUEBEC					
Bagoiville Achat et installation d'un VOR/DME .....	-	-	2 524	2 340	170
14					

Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)				
Coût	Coût	Coût	Besoins	
total	estimatif	estimatif	des	
précédent	courant	31 mars 1991	années	
			futures	

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Administration centrale - Ottawa	34 976	34 976	21 420	10 909	2 647
installations combinées du système de navigation aérienne à Ottawa					
Communicateur modulaire des communications	48 634	48 634	41 767	6 516	351
Achat de simulateurs de formation	7 407	7 407	287	6 900	220
ICCS	3 382	3 382	2 940	412	30
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander	3 923	3 910	3 191	515	204
Rech. et dével. - Systèmes de sécurité aéroportuaires	2 663	2 663	2 510	153	-
Équipement de communication HF pour stations FSS	2 793	2 793	671	1 382	740
Étude du système de communication mobiles	2 648	2 648	1 065	871	712
Projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes	61 500	61 500	32 204	15 069	14 227
Radioaltimètre VHF-DF aides à la navigation	3 902	3 902	2 497	400	1 005
Acquisition des systèmes VOR/DME	9 669	9 669	8 947	722	-
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME	43 010	43 010	10 047	7 000	25 963
Programme de remplacement des TACAN	4 455	4 455	1 301	1 000	2 154
Acquisition en gros de systèmes VHF/DF	4 175	4 175	3 327	848	-
Programme de remplacement des ILS à tubes	6 211	6 211	6 179	32	-
Programme de remplacement des ILS à tubes	12 469	12 469	11 483	901	85
Achat de moniteurs/contrôleurs	5 416	5 416	761	4 655	-
Achat de systèmes trans-missionnelles	7 528	7 870	57	3 967	3 846
ASDE - Phase II	13 800	13 800	13 587	213	-
Groupe électrogène sans coupures - acquisition en gros	14 475	14 475	5 856	5 242	3 377
Système national de traitement de données de vol	7 724	7 724	7 670	54	-
Système d'affichage de l'information opérationnelle QIDS-2 et QIDS-1	5 496	5 496	3 552	1 944	-
Système national de traitement de données de vol - Matériel/Logiciel de soutien (NFDPs)	2 924	2 924	1 670	1 254	-
Imprimante de fiche des données progression de vol	1 818	1 818	1 802	16	-

Tableau 3-8 : Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets:

ACC	Centre de contrôle régional	MODS	Modifications
ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes	NDB	Station périphérique
ATB	Aérarque	P.I.B.A.	Aéroport international
ATB/OPS	Aérarque/Exploitation	Lester B. Pearson	
ATCOPS	Exploitation du contrôle de la circulation aérienne	RAMP	Le Programme de modernisation des radars
ATC	Contrôle de la circulation aérienne	RATD	Affichage de la circulation aérienne régionale a
AWOS	Système d'observation météorologique automatisé	RATS!	Simulateur de la circulation (simulateurs)
BILCOM	Projet de communications bilingues		aérienne régionale
CAATS	Automatisation du Système Canadien de la Circulation Aérienne	RCO	Installation radio
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire	R&D	Recherche et développement
CASS	Système de sécurité des aéroports du Canada	RDPS	Système de traitement des données radar
CPMS	Système de surveillance de la performance et du contrôle	RFSS	Station d'information de vol
DCPC	Communications directes Contrôleur-Pilote	RVR	Portée visuelle de piste
DF	Radioaltimètre	SCA	Services de la circulation
DME	Équipement de mesure de distance	SNA	Système de navigation aérienne
DVOR	Radiohaye omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler	TACAN	Système de navigation aérienne tactique
EDM	Poste de travail électronique pour gestionnaires de service	TCU	Unité de contrôle terminale
EDP	Traitement électronique des données	TELECOM	Télécommunications
EMD	Détection électronique magnétique	TWR	Tour de contrôle
FSS	Station d'information de vol	UHF	Ultra hautes fréquences
GAATS	Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander	VHF	Très haute fréquence
HF	Haute fréquence	VHF-AM	Très haute fréquence -
ICCS	Système intégré de contrôle et communications	VHF-DF	Très haute fréquence/
IF	Repère intermédiaire	VIP/OIDS	Projection d'information/
IFR	Règles de vol aux instruments	VOR	Radiohaye omnidirectionnel à opérationnelle
JETS	Système en route-terminal conjoint		très haute fréquence
LOC/DME	Alignement de piste/Équipement de mesure de distance	VOR/DME	Radiohaye VHF omnidirectionnel /Équipement de mesure de distance
MACS	Communicateur modulaire de communications	VORTAC	VOR et TACAN co-implantés
MIDS	Système polyvalent de l'affichage de l'information	VOT	Appareil de vérification de réception
MLS	Système d'atterrissage micro-ondes		

Explication de changements -  
Coût total estimatif précédent versus courant -  
Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)			
Coût	Coût	De la	
total	précédent	Page	
estimatif	estimatif		
total	courant		Augmentation/ (Diminution)

1.	Modernisation du navire NGCC Louis S. St-Laurent	3-7	95 516	132 495	36 979
L'augmentation du coût provient de l'ajout d'un nombre important de structures d'acier. On a constaté ce besoin après le début du projet. (Le CET révisé a été approuvé le 30 août 1990)					
2.	Station Loran-C de Cape Race - Remplacement	3-7	11 933	16 570	4 637
Les premières prévisions, qui étaient de type C, ont été améliorées à des prévisions de type B.					
3.	Amélioration de la base de Fort Providence	3-8	2 855	4 056	1 201
L'augmentation est attribuable à examen plus approfondi, de l'option choisie puisque toutes les offres reçues étaient considérablement plus élevées que les premières prévisions de type B.					



Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière  
canadienne

(en milliers de dollars)					
Coût total	Coût total	Coût total	Coût total	Budget des dépenses des années futures	PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME
estimatif	estimatif	estimatif	estimatif	dépenses 1991-1992	DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)
précédent	courant	31 mars 1991	jusqu'au 31 mars 1991	1991-1992	
Acquisition de radiobalises pour la localisation des sinistres (RLS) pour les navires de la GCC .....					
1 708	1 715	457	210	1 048	Acquisition de radiogoniomètres VHF pour les navires de la GCC ..
2 928	3 028	137	765	2 126	Remplacemement des pupitres de communications à bord des navires...
3 825	3 678	3 443	235	-	Programme permanent de remplacement de l'équipement de radiodiffusion maritime .....
2 484	2 484	520	650	1 314	Système NAVTEX .....
4 809	5 047	396	2 142	2 509	PLAN DE GESTION DES BIENS DES HAVRES ET PORTS (PGBHP)
TERRE-NEUVE					
Rigolet					
2 521	2 521	1 438	1 083	-	Reconstruction du qual .....
8 552	8 552	8 252	300	-	Argentina
8 552	8 552	8 252	300	-	Reconstruction du qual flottant.....
1 997	1 871	1 811	60	-	Charlottetown
QUÉBEC					
Trois Pistoles/Les Escumins					
863	863	657	206	-	Reconstruction du qual .....
-	-	-	-	-	- Etude .....
863	863	657	206	-	Harrington Harbour
2 203	2 060	1 957	103	-	Reconstruction du qual .....
6 144	6 144	3 094	2 800	250	Tadoussac
5 252	5 252	361	4 372	519	Reconstruction du qual .....
6 903	6 600	4 839	1 761	-	Tête à la Baleine
4 128	3 771	3 441	265	65	Reconstruction du qual .....
8 759	8 759	6 230	2 377	152	St-Sigence de Loyola
7 400	7 401	6 986	415	-	Reconstruction du qual .....
25 884	25 884	11 071	12 726	2 087	Restauration portuaire.....
25 884	25 884	11 071	12 726	2 087	Baie Cormeau

(Renseignements supplémentaires) 3-9

**Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne**

(en milliers de dollars)	Coût total	Coût total estimatif	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991	Budget des dépenses 1991-1992	Besoins des années futures
--------------------------	---------------	----------------------------	---------------------------------------	---	-------------------------------------	-------------------------------------

**PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME  
DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)**

**NOUVELLE-ÉCOSSE**

Canal de Canso	Dispositif d'assèchement .....	6 198	6 209	388	3 427	2 394
----------------	--------------------------------	-------	-------	-----	-------	-------

**QUÉBEC**

Québec	Services du trafic maritime	remplacement, de radar .....	6 665	6 675	6 483	192
Montréal	Services du trafic maritime	remplacement, de radar .....	-	-	2 734	-

**ONTARIO**

Installation d'une source d'alimentation	pour des phares .....	1 393	1 356	943	203	210
--	-----------------------	-------	-------	-----	-----	-----

**COLUMBIE-BRITANNIQUE**

Comox	Plan global des stations radio	de la Garde côtière .....	2 752	2 732	127	1 683
Prince Rupert	Plan global des stations radio	de la Garde côtière .....	1 365	1 365	57	1 208
Fraser River	Mur de dérivation - Steveston, .....	-	13 631	-	10 722	2 909

**TERRITOIRES DU NORD-OUEST**

Iqaluit	Centre des opérations, .....	-	3 344	300	3 044	-
3. Fort Providence	Amélioration de la base, .....	2 855	4 056	66	1 200	2 790

**PLUSIEURS PROVINCES**

Programme d'automatisation	des phares, .....	16 638	17 449	12 185	3 884	1 380
Systèmes de communications sur	support en papier pour navires, .....	3 254	3 304	714	979	1 611

3. Voir p. 3-10 pour l'explication de variation de coût total estimatif

Tableau 3-7 : Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)					
Besoins des années futures	Budget des dépenses 1991-1992	Dépenses 31 mars 1991	Coût total prévu jusqu'au 31 mars 1991	Coût total estimatif courant	Coût total estimatif précédent
<b>PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE</b>					
<b>ADMINISTRATION CENTRALE</b>					
<b>Systèmes de navigation maritime</b>					
Restauration d'un hélicoptère	891	900	1 791	-	-
MBB BO 105	-	-	-	-	-
Redéveloppement d'un système de rapport des activités des navires	1 550	486	2 036	-	-
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	-	-	-	-	-
1. Modernisation de navire	30 000	78 038	132 495	95 516	132 495
NGCC Louis S. St. Laurent	24 457	-	-	-	-
<b>Recherche et sauvetage maritimes</b>					
ARUN (Remplacement de classe "S") (anciennement remplacement du NGCC Spume)	2 231	79	3 178	3 177	3 177
Acquisition de 2 bateaux	-	-	-	-	-
Sar de type 500	625	43 463	44 088	44 087	44 087
<b>PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (PILT GC)</b>					
<b>TERRE-NEUVE</b>					
<b>2. Cape Race</b>					
Remplacement du Loran C	6 723	232	16 570	11 933	16 570
Uniformisation des phares	-	-	-	-	-
Phase I	4 953	4 069	9 022	9 002	9 022
Placentia Bay	-	-	-	-	-
Services du trafic maritime	4 917	400	5,317	-	5,317
Acquisition d'équipement	-	-	-	-	-
Goose Bay	2 800	30	2 830	-	2 830
Dragage	-	-	-	-	-
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK</b>					
<b>Saint John (Fundy)</b>					
Services du trafic maritime	2 776	100	9 832	-	9 832
Acquisition d'équipement	6 956	-	-	-	-

1. et 2. - Voir p. 3-10 pour l'explication de variation de coût total estimatif

(Renseignements supplémentaires) 3-7

Tableau 3-6 : Réduction des dépenses en capital pour retard - Budget des dépenses  
1991-1992

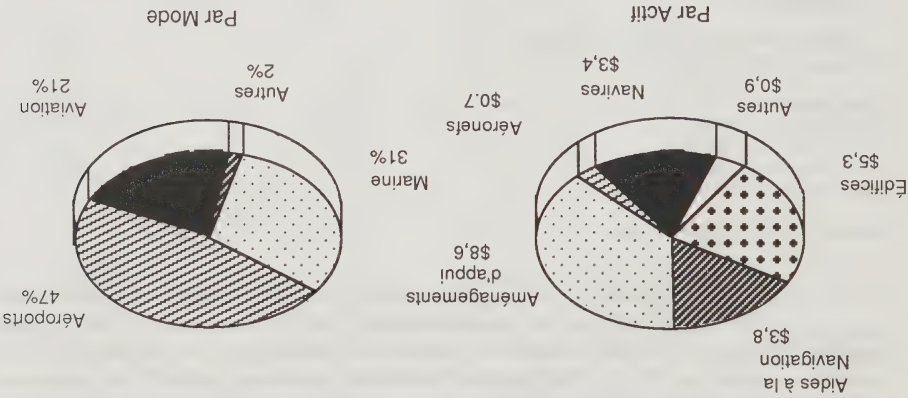
Budget des dépenses 1991-1992					(milliers de dollars)
Total	Projets inscrits	Non inscrits	Total du Programme	Réduction pour retard	Total
Politiques et Coordination	-	1 780	1 780	211	1 569
Marine/Garde côtière canadienne	117 212	50 474	167 686	11 892	155 794
Aviation	364 673	29 263	393 936	74 437	319 499
Aéroports	128 903	66 481	195 384	23 228	172 156
Surface	-	3 200	3 200	-	3 200
Administration du Ministère	7 276	5 424	12 700	1 320	11 380
Total	618 064	156 622	774 686	111 088	663 598

Dans les pages suivantes, les divers projets d'immobilisations sont ventilés par activité, sous-activité, province et lieu. Lorsque le lieu ne figure pas en caractère gras, c'est que le projet en englobe plusieurs. Les explications du fait que le coût total estimatif de projets a varié de 20 % ou de 1 million de dollars (selon le plus important des deux) font l'objet de notes en bas de page. Enfin, les page 3-22 et suivantes fournissent des détails sur les grands projets de l'Etat dont est chargé le Ministère.

mise à la disposition des expéditeurs, transporteurs et des voyageurs. La stratégie prévoit également l'expansion des secteurs touchés par des problèmes de congestion et de capacité insuffisante, notamment aux aéroports internationaux de Vancouver et de Toronto.

Les immobilisations du Ministère dans l'infrastructure nationale des transports sont actuellement évaluées à 22,7 milliards (coût de remplacement), sans compter les immobilisations qui appartiennent aux sociétés d'État. Ces immobilisations et, par conséquent, le programme d'immobilisations du Ministère sont concentrés sur les modes Air et Marine (voir tableau 3-5 ci-dessous). Les modes Route et Chemin de fer, qui relèvent respectivement de la compétence des provinces et des Sociétés d'État, sont financés à même le crédit des subventions et contributions (voir p. 3-28) plutôt que par le crédit des dépenses en capital.

**Tableau 3-5 : Valeurs immobilisées - Transports Canada**



Total: 22,7 milliards de dollars

Pour l'exercice budgétaire, le Ministère évalue à 11,1 millions de dollars la réduction attribuable au retard de projets d'immobilisations. Cette estimation tient compte du fait qu'il est inévitable que sur le nombre assez élevé de ces projets, certains soient retardés par des incidents indépendants de la volonté du Ministère tels que des conflits de travail, des différends contractuels, la pénurie de matériel, l'insolvabilité d'entrepreneurs, voire les conditions météorologiques. Sur plusieurs années, il est possible par des méthodes statistiques et par appréciation de mesurer l'effet de ces incidents et de prévoir avec assez de précision l'importance du retard de l'ensemble du programme d'immobilisations. Le tableau 3-6 indique l'effet de retards sur le programme d'immobilisations de 1991-1992, par activité. La colonne intitulée "Projets inscrits" est celle des projets figurant aux tableaux 3-7 à 3-10 inclusivement.



### 3. Dépenses en capital

Le total des dépenses en capital pour 1991-1992 s'élève à 663,6 millions de dollars, comptant pour 30,9 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-4 donne un résumé des dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations (c.-à-d. les catégories de grands projets d'immobilisations utilisées pour gérer les dépenses en capital du Ministère).

**Tableau 3-4 : Dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations**

(en milliers de dollars)					Budget des dépenses	Prévu	Réel	Pour détails voir page
					1991-1992	1990-1991	1989-1990	
Politiques et Coordination					1 569	692	970	
	Marine	-	Flotte		46 971	51 136	99 864	
		-	Havres et Ports		29 019	38 487	34 958	
		-	Autres services de la Garde côtière		79 804	61 915	76 861	
	Sous-total Marine				155 794	151 538	211 683	3-7
Aviation		-	Services de la navigation aérienne		269 323	236 900	235 214	
		-	Services des aéronefs		48 197	5 100	3 345	
		-	Autres services du Groupe Aviation		1 979	3 700	3 787	
	Sous-total Aviation				319 499	245 700	242 346	3-11
	Aéroports	-	Bâtiments		67 161	60 412	84 866	
		-	Aires de manœuvre des aéronefs		55 421	49 851	57 978	
		-	Aires de manœuvre des véhicules		8 662	7 765	13 121	
		-	Autres installations		40 912	37 272	61 266	
					172 156	155 300	217 231	3-17
Sous-total Aéroports								
Surface Administration du Ministère					3 200	3 589	3 192	
					11 380	16 130	19 343	3-22
					663 598	572 949	694 765	
% de variation par rapport à l'année précédente					15,8	-17,5		

Le programme d'immobilisations du Ministère est géré au moyen d'une stratégie d'investissements à moyen terme reposant sur les rénovations et le remplacement des biens existants durant leur cycle de vie. Cette mesure a pour objet de protéger l'existence d'une infrastructure nationale de transport sûre et efficace

1. L'expression "années-personnes" désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les **années-personnes contrôlées** sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministères nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes "autorisées".

Les **"autres" années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulguées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

**Note :** Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées et des autres années-personnes pour le Programme. La colonne de l'échelle de traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 1<sup>er</sup> octobre 1989. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Total des années - personnes contrôlées et autres		20 151	20 296	20 108
		18	13	12
Administration et services extérieurs		16	11	10
Gestion		2	2	2
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	561
Manœuvres et hommes de métier		2 010	2 210	2 321
Services divers		151	173	173
Chauffage, force motrice et opération		91	83	87
de machines fixes		206	257	253
Gardiens de phare		1 635	1 602	1 567
Autres		124	266	246
		20 133	20 283	20 096
Provision pour le traitement moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	1991-1992	1990-1991	1989-1990
		Autres personnes-années		
		20 133	20 283	20 096
Génie et soutien scientifique		440	269	255
Technique générale		860	826	794
Photographie		2	2	2
Opérations radio		1 219	1 201	1 173
Officiers de navire		880	890	880
Soutien des sciences sociales		64	73	65
Inspection technique		613	550	541
Soutien administratif		46	44	50
Communications		66	84	108
Traitement des données		2 219	2 537	2 574
Mécanographie		16	8	8
Secrétariat, sténographie, dactylographie		642	733	778
Exploitation		666	586	

Le tableau 3-2 ventile le nombre d'employés par activité tandis que le table 3-3 montre les années-personnes et la provision pour le traitement moyen par catégorie. Les dépenses en personnel représentent 31,5 % des dépenses brutes totales du Programme. Depuis 1984-1985, Transports Canada a réduit ses années-personnes de 10,8 %.

Tableau 3-2 : Besoins en années-personnes par activité

Budget des dépenses	Prévu	1990-1991	1991-1992	Années - personnes :	
				Contrôlés par le CT	- Autres
Politiques et Coordination	306	315	301	20 133	20 283
Marine/Garde côtière canadienne	5 997	5 957	5 957	20 096	12
Aviation	5 862	7 048	7 048		
Aéroports	3 892	3 915	3 915		
Surface	385	423	423		
Administration du Ministère	2 600	2 466	2 466		
Années - personnes :					
				20 133	20 283
				18	13
				20 151	20 296
				20 108	

Tableau 3-3 : Détails des besoins en personnel

Provision pour le traitement	1991-1992	1991-1992	1990-1991	1989-1990	Échelle des traitements	actuelle	Années-personnes contrôlés	
							1990-1991	1989-1990
58 429	12	6	7	20 623	-	74 884	9	18 666
50 109	103	99	100	20 000	-	79 367	33	17 989
61 071	36	34	33	17 989	-	69 331	9	18 666
43 485	12	12	12	20 000	-	66 672	100	20 000
58 695	563	551	550	27 613	-	74 810	33	17 989
41 829	10	7	7	25 371	-	60 147	550	27 613
55 452	25	10	10	21 430	-	73 473	25 371	25 371
56 346	4	3	3	30 390	-	70 774	10	21 430
-	-	2	2	34 343	-	83 351	3	30 390
Administration et service extérieur	1 085	1 029	971	17 470	-	72 817	2	34 343
Services administratifs	161	193	196	22 310	-	73 032	3	30 390
Administration des systèmes informatiques	227	230	203	15 516	-	69 789	2	34 343
Administration financière	20	22	23	17 121	-	67 800	2	34 343
Services d'information	194	218	204	16 390	-	67 273	23	22
Gestion du personnel	812	813	770	17 470	-	72 817	204	218
Administration des programmes	114	110	103	16 292	-	68 218	23	22
Achat et approvisionnement	588	536	541	45 127	-	72 037	103	16 292
Opérations des aéronefs	2,102	2 050	1 928	18 444	-	78 000	541	536
Dessin et illustration	98	111	110	19 852	-	51 443	1 928	1 928
Soutien de l'enseignement	2	2	2	13 679	-	36 392	110	110
Electronique	1 648	1 529	1 561	20 736	-	66 964	2	2

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du programme de Transports Canada par article courant. Y figurent, en 1989-1990 seulement, les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. A compter du 1<sup>er</sup> avril 1991, le Fonds est éliminé et les ressources seront intégrées dans les crédits.

Tableau 3-1 : Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)			
Budget des dépenses			
	Prévision	1991-1992	1990-1991
	Réel		
Personnel			
Traitements et salaires	939 900	977 335	977 335
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	118 760	148 518	145 552
Autres coûts	34 757	35 709	40 583
	1 093 417	1 142 920	1 163 470
Biens et services			
Transports et communications	127 342	107 572	124 955
Information	17 383	14 590	10 812
Services professionnels et spéciaux	371 707	201 034	241 661
Location	17 597	15 149	19 240
Achat de services de réparation et d'entretien	156 701	93 475	100 459
Services publics, fournitures et approvisionnement	155 214	141 774	158 634
Paiements aux sociétés d'Etat	868 983	659 764	660 150
Autres subventions et paiements	142 616	13 819	13 913
	1 857 543	1 247 177	1 329 824
Total des dépenses de fonctionnement	2 950 960	2 390 097	2 493 294
Capital			
Terrains, bâtiments et ouvrages	153 772	235 251	234 599
Machines et matériel	271 156	428 347	338 350
Total des dépenses en capital	424 928	663 598	572 949
Paiements de transfert**	251 337	234 550	239 530
Dépenses totales	3 627 225	3 288 245	3 305 773
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvelable	1 154 677	1 139 966	1 083 773
Total - Dépenses budgétaires nettes	2 472 548	2 148 279	2 222 000
Postes non budgétaires			
(Prêts, dotations en capital et avances)	17 260	-	-
	2 489 808	2 148 279	2 222 000

\* Données sur les Comptes publics - la colonne de 1989-1990 du tableau 3-1 expose des données inférieures de 269,8 millions de dollars relativement aux dépenses réelles en capital, sur une base de crédit. Les articles courants de dépense ne tiennent aucun compte distinct de cette partie des traitements, salaires, transports, communications et services professionnels et spéciaux etc., pour lesquels un budget est établi. Le dépeuse est imputé au crédit des immobilisations et au capital dans le fonds renouvelable des aéroports. Les données pour 1990-1991 et 1991-1992 tiennent compte du partage approprié, tout comme le font toutes les autres données en capital pour 1989-1990 qui sont énoncées ailleurs dans les sections 1, 2 et 3.

\*\* Tiennent compte d'un paiement statutaire pour le pont Victoria.

\*\*\* La réduction progressive du fonds renouvelable des aéroports occasionne une réduction permanente des recouvrements internes et la fin du programme des subventions en lieu de taxes. Pour 1989-1990, ceci réduit de 114,4 millions de dollars les recettes imputées au crédit, et de 21,4 millions de dollars des dépenses. L'effet est intégré dans toutes les années et dans tous les autres tableaux de la partie III.



Un système financier intégré est en voie de conception afin d'améliorer la gestion des ressources et la prise de décisions. Il aura pour objet principal de fournir des données circonstancielles, précises, pertinentes et faciles d'accès. Tous les paliers de gestion disposeront de données pertinentes et à jour pour prendre des décisions et exercer des contrôles de gestion. On vise à le mettre en œuvre en 1995, et le total des frais de mise au point est estimé à 21 millions de dollars, dont 17,6 millions en acquisitions d'immobilisations.

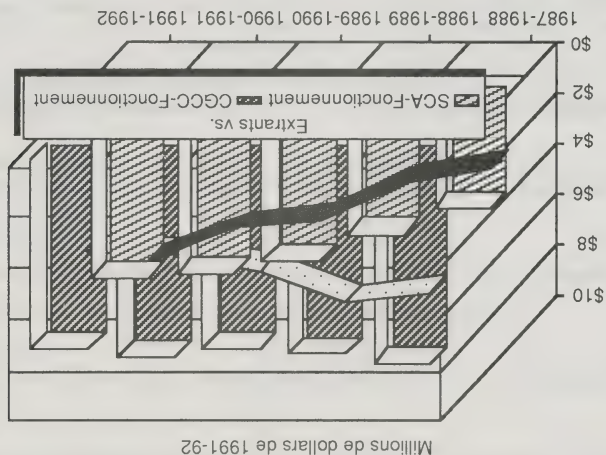


Tableau 2-89 : Coûts de fonctionnement et de formation technique/Production

L'une des principales responsabilités permanentes de la fonction Administration est de fournir des installations et des cours pour répondre aux besoins de formation technique et opérationnelle des Groupes Aviation et Marine, notamment la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et des élèves-officiers de la Garde côtière. Le tableau 2-89 précise les coûts de fonctionnement (en dollars constants de 1991-1992) pour la formation des contrôleurs à l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) à Cornwall, et la formation des élèves-officiers au Collège de la Garde côtière (CGCC) à Sydney. Le graphique met en relief le nombre d'étudiants qui sont accueillis en termes relatifs, et non par rapport aux volumes, il est important de noter que les diminutions de la production du CGCC s'expliquent par une baisse de la demande d'officiers subalternes de la part du client. Ces données ne tiennent pas compte du transfert du Centre de formation maritime, de l'IFTC au Collège, et des récentes initiatives visant à donner au Collège de nouveaux programmes de formation maritime. Cependant, on espère que tous les nouveaux programmes continueront de mettre l'accent sur la technologie maritime.

Limitées aux années-personnes contrôlées par le CT.

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Réel 1989-1990		Réel 1988-1989		Réel 1987-1988	
Total pour le Ministère		20 133	-0,5	20 228	0,7	20 096	-1,7	120 044	-2,2	20 908	
Pourcentage de différence - année précédente											
Administration du Ministère		2 466	-1,4	2 501	-3,8	2 600	-3,5	2 693	-2,5	2 763	
Pourcentage de différence - année précédente											
Pourcentage du total		12,2		12,4		12,9		13,2		13,2	

Tableau 2-88 : Rapport entre les années-personnes affectées à l'Administration du Ministère et le total des années-personnes\* pour l'ensemble du Ministère



- augmentation des recettes et des frais recouvrés; (1,6)
- augmentation des activités de la Sécurité; 2,6
- augmentation des besoins en capital; 4,6
- augmentation des besoins en salaires du Personnel, en raison du règlement central; 5,6
- augmentation des besoins en salaires de Finances et Administration. 5,7

Données de rendement et justification des ressources

Résultats de l'activité et liens avec les ressources

Les résultats suivants que l'on prévoit atteindre dans ce programme justifient la plupart des ressources humaines et financières attribuées à l'activité. Les mesures utilisées pour évaluer le degré de réalisation sont données sous chaque sous-activité. Les résultats prévus pour l'application des ressources de l'Activité Administration du Ministère sont, notamment :

- des mesures centralisées rentables visant à mettre les ressources humaines et financières à la disposition des gestionnaires pour les aider à réaliser les objectifs de l'Activité du Groupe.

Voici certaines des principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou les résultats prévus :

- taux de roulement des employés dans les activités de fonctionnement - volumes de formation;
- instauration de nouveaux systèmes de bureautique intégrés;
- initiatives à l'échelle du gouvernement, par exemple l'APRM et FP 2000, ainsi que des engagements de réduction de déficit antérieurs.

La rentabilité des fonctions auxiliaires du Ministère est évaluée par son rapport avec le total des ressources financières et humaines du Ministère. Voir les tableaux 2-87 et 2-88.

Tableau 2-87 : Rapport entre les dépenses de l'Administration du Ministère et le total des dépenses de fonctionnement du Ministère

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses					
1991-1992					
Prévu					
1990-1991					
Réal					
1989-1990					
Réal					
1988-1989					
Réal					
1987-1988					
Total pour le Ministère	1 730 333	1 833 144	1 676 296	1 528 404	1 489 535
Pourcentage de différence - année précédente	-5,6	9,4	9,7	2,6	
Administration du Ministère	163 108	191 176	177 686	157 485	157 445
Pourcentage de différence - année précédente	-14,7	7,6	12,8	-	
Pourcentage du total	9,4	10,4	10,6	10,3	10,6

En millions de dollars

- augmentation Finances et Administration

Palements de transfert :

- augmentation d'une contribution pour une étude de faisabilité sur la cession des aéroports.

0,2

Tableau 2-85 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992

(en milliers de dollars)				
Dépenses				
Recettes	Subventions et contributions			
	Total	recouvrement	de	Besoins
			ressources	
30 666	30 666	20	149	30 497
71 788	75 635	-	8 982	66 653
63 031	68 506	299	2 249	65 958
165 485	174 807	319	11 380	163 108

Résultats financiers passés

Tableau 2-86 : Résultats financiers en 1989-1990

(en milliers de dollars)				
1989-1990				
Budget principal				
des dépenses				
Différence				
A-P	\$	A-P	\$	A-P
Budgetaire				
Gestion de l'ensemble du ministère				
Finances et Administration				
Personnel				
21	5 165	357	27 866	378
24	11 950	1 197	79 906	1 221
56	6 251	945	55 300	1 001
186 438	163 072			
Années-personnes* : Contrôlées par le CT				
101	2 499	12	2 600	2 612
(6)	18			2 517
95				
* On a commencé à rendre compte des "autres" années-personnes en 1989-1990. Voir p. 3-2.				

**Explication de la différence** : Les besoins financiers réels se sont chiffrés à 23,4 millions de dollars, soit 14,3 % de plus que les prévisions du plan initial, principalement à cause des facteurs suivants :

En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère

- diverses augmentations légères de la charge de travail;

6,5

●	diminution attribuable à la réduction des objectifs de frais généraux du Groupe Finances et Administration	(1,2)
●	diminution des besoins de financements pour le Groupe de travail sur la cession des aéroports	(0,9)
●	diminution du coût des biens et services	(24,6)

**Dépenses en capital :**

●	diminution des besoins en capital pour 1991-1992 pour	(1,3)
	Personnel	
	Finances et Administration	(3,3)
●	diminution des besoins en capital pour 1991-1992 pour la gestion de l'ensemble du Ministère	(0,2)

**Subventions et contributions :**

●	réduction des besoins de contributions pour 1991-1992	(0,4)
---	---	-------

**Recettes et recouvrements :**

●	diminution des recouvrements estimés pour 1991-1992	2,2
---	---	-----

**Explication des prévisions de 1990-1991 :** Les prévisions de 1990-1991 pour l'Administration du Ministère se situent à 35,6 millions de dollars, soit 22,1 % de plus que le budget des dépenses de 1990-1991 de 160,8 millions de dollars, et ce, en raison des principaux facteurs suivants :

**Budgétaire - Activités du Ministère**

**Dépenses de fonctionnement :**

●	augmentation de 18 années-personnes dans les activités de Sécurité;	1,6
●	augmentation en raison du règlement concernant l'écrasement d'Air India;	1,8
●	l'augmentation des besoins de fonctionnement est attribuable à une insuffisance de fonds pour les salaires et traitements, à l'établissement du Secrétariat des enquêtes, à la hausse des coûts amenée par la politique du "faire faire", à l'accroissement des fonds attribués aux Affaires publiques et à d'autres augmentations mineures de la charge de travail.	26,9

**Tableau 2-84 : Besoins nets en ressources de l'Activité**

(en milliers de dollars)											
Budget des dépenses						1991-1992					
Prévu			1990-1991			1989-1990			1988-1989		
Réal			Réal			Réal			Réal		
1987-1988			1987-1988			1987-1988			1987-1988		
A-P			A-P			A-P			A-P		
\$			\$			\$			\$		
Fonctionnement			Fonctionnement			Fonctionnement			Fonctionnement		
30 497	352	35 419	346	32, 082	378	25 921	370	26 804	356	26 804	356
66 653	1 129	86 816	1 168	81 763	1 221	73 241	1 320	73 116	1 377	73 116	1 377
65 958	985	68 941	987	63 841	1 001	58 323	1 003	57 525	1 030	57 525	1 030
163 108	2 466	191 176	2 501	177 686	2 600	157 485	2 693	157 445	2 763	157 445	2 763
<b>Dépenses en capital</b>											
149	314	838	913	925	913	925	913	1 021	5 726	4 434	1 021
8 982	12 306	3 510	15 200	3 305	2 983	9 925	2 983	5 726	4 434	5 726	4 434
2 249	3 510	12 306	3 510	15 200	3 305	2 983	9 925	2 983	5 726	4 434	1 021
20	520	150	111	20	20	20	20	20	20	20	20
Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère	Gestion de l'ensemble du Ministère
Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel	Personnel
319	670	111	20	20	20	20	20	20	20	20	20
174 807	207 976	197 140	171 326	171 326	171 326	171 326	171 326	168 646	168 646	168 646	168 646
<b>Recettes et recouvrement</b>											
3 847	5 260	5 107	4 098	5 426	4 098	5 426	2 229	5 692	2 229	5 692	2 229
5 475	6 270	5 595	5 426	5 426	5 426	5 426	5 692	5 692	5 692	5 692	5 692
9 322	11 530	10 702	9 524	9 524	9 524	9 524	7 921	7 921	7 921	7 921	7 921
165 485	196 446	186 438	161 802	161 802	161 802	161 802	160 725	160 725	160 725	160 725	160 725
300	300	300	315	315	315	315	1 023	1 023	1 023	1 023	1 023
Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC	Recettes portées au FRC
2 466	2 501	2 600	2 693	2 693	2 693	2 693	2 763	2 763	2 763	2 763	2 763
18	13	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres
2 484	2 514	2 612	2 693	2 693	2 693	2 693	2 763	2 763	2 763	2 763	2 763
Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT	Années-personnes* : Contrôlées par le CT
* Voir p. 3-2 pour plus de renseignements sur les années-personnes. On a commencé à rendre compte des "autres années-personnes" en 1989-90.											
Explication de la différence : Pour 1991-1992, les besoins financiers sont inférieurs d'environ 31,0 millions de dollars, soit 15,8 %, à ce qui avait été prévu en 1990-1991. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants :											
En millions de dollars											
<b>Budgétaire - Activités du Ministère</b>											
<b>Dépenses de fonctionnement :</b>											
●	augmentation, dans les prévisions 1990-1991, des diverses dépenses de fonctionnement mineures en raison du règlement concernant l'écrasement d'Air India.	1,8	●	diminution des besoins de financement pour le Secrétariat aux enquêtes.	(1,5)	●	diminution attribuable à la réduction de la taxe fédérale de vente (TFV)	(1,5)	●	2-70 (Transports Canada)	(1,5)

Objectif	Sous-objectifs	Description	Personnel	Finances et Administration	Gestion de l'ensemble du Ministère
F. Administration du Ministère	Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'Etat de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.	L'Activité de l'Administration du Ministère assure la direction et la gestion du Ministère et des sociétés d'Etat par l'entremise des cabinets du Ministre, du Ministre d'Etat et du Sous-ministre. Le SMA, Finances et Administration, contrôle et dessert le Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, de la gestion de l'information, des conseils en gestion, des services du matériel et des marchés et de la gestion des installations. Le SMA, Personnel, contrôle et fournit des services centraux de personnel et de formation au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contenu et la planification d'urgence.	<b>Personnel</b> : Assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.	<b>Finances et Administration</b> : Assurer les services de gestion financière, de gestion de l'information, du matériel et des autres services de gestion pour aider le Ministère à atteindre ses objectifs et à gérer ses programmes de façon économique, efficace et efficiente.	<b>Gestion de l'ensemble du Ministère</b> : Assurer la direction globale de Transports Canada et des sociétés d'Etat et organismes qui en relèvent pour garantir l'uniformité dans la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada, particulièrement en matière de sécurité; assurer des services de planification des mesures de sûreté et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue, et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.
L'Activité de l'Administration du Ministère représente environ 7,7 % du total des dépenses nettes du Ministère pour 1990-1991 et 12,2 % du total des années-personnes.					

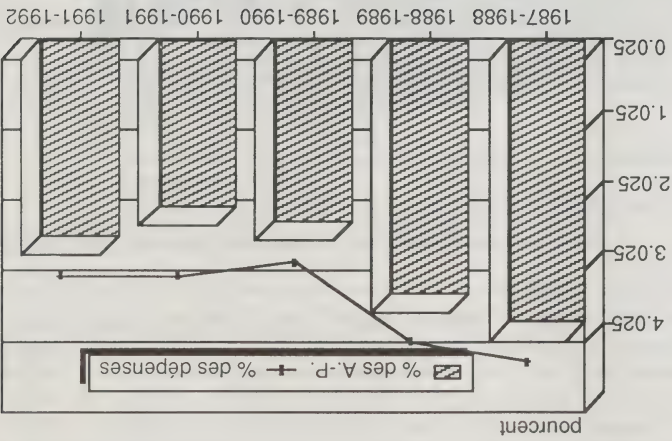


Le tableau 2-82 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-82 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement	1 209	1 213	1 006	1 026	1 112
Dépenses en capital	30	-	43	96	42
Années-personnes	1 239	1 213	1 049	1 122	1 154
	12	10	10	11	11

Tableau 2-83 : Pourcentage du total de ressources de l'activité Surface utilisées par la sous activité Direction et administration



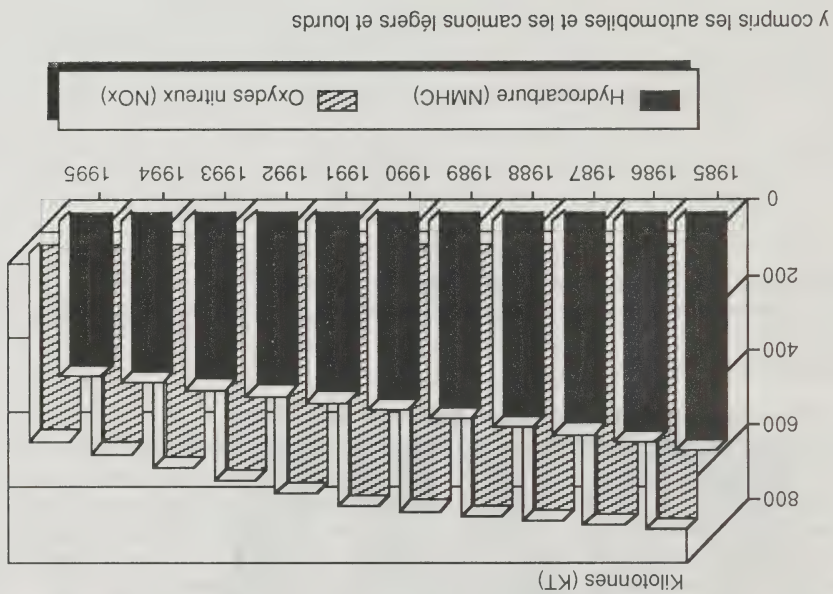


Tableau 2-81 : Niveaux d'émission des véhicules automobiles

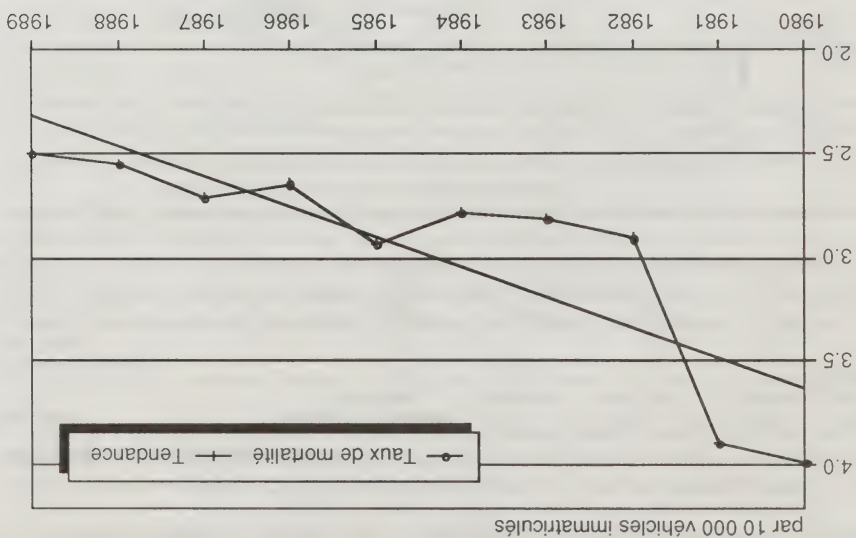


Tableau 2-80 : Taux de décès par 10 000 véhicules automobiles immatriculés

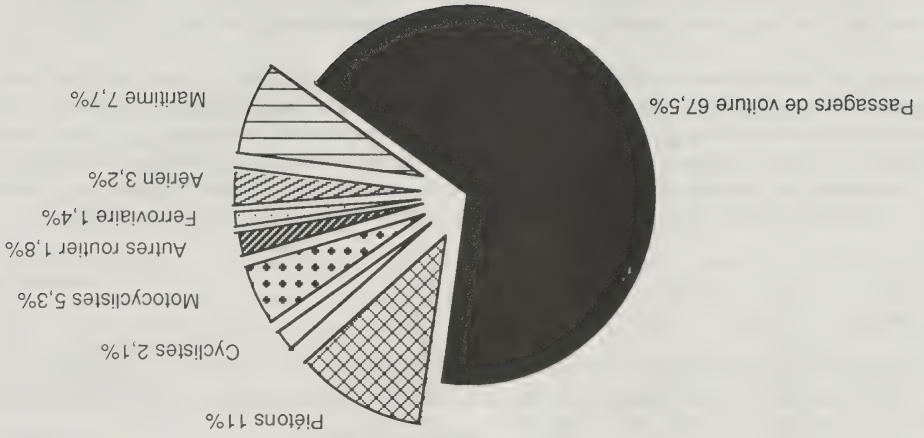


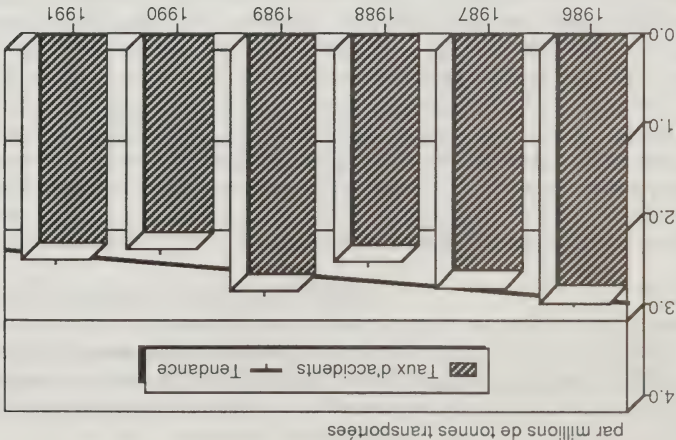
Tableau 2-79 : Pourcentage de tués par mode de transport

Le reste des ressources, soit 8 %, sont dépensées pour réduire les émissions de gaz d'échappement des véhicules automobiles. Les véhicules automobiles représentent la plus grande source de pollution de l'air produite par les humains au Canada (25 % à 30 %). Les niveaux d'émission provenant de cette source diminueront de 30 % à 40 % dès que se fera sentir entièrement l'effet des nouvelles normes sur les émissions pour les camionnettes (entrée en vigueur en 1987) et les véhicules lourds (1988). De nouvelles normes visant les véhicules de tourisme qui seront appliquées entre 1994 et 1996 permettront de réduire encore de 60 % les émissions de NOx par unité et de 29 % celles d'hydrocarbures (HC). Le tableau 2-81 montre la diminution de HC et de NOx obtenue et celle qui est prévue pour la période 1985-1995. Tous les ans, des lignes directrices sont publiées aux fins du Programme facultatif d'économie de carburant du gouvernement et de l'industrie et le rendement de cette dernière est surveillé de près. Chaque année, plus de 700 000 copies du Guide de consommation de carburant sont distribuées au public. Ce programme a permis de réduire de plus de 50 % la consommation de carburant moyenne du parc de voitures neuves (et une réduction égale de CO<sub>2</sub>) depuis 1973.

Un projet de modification de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (LSVA)* visant à combiner cette dernière et la *Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* est en cours. Il s'agit également de faire plusieurs modifications à la LSVA sur l'importation de véhicules usagés, les systèmes de retenue pour enfants et les véhicules tout terrain. Environ 92 % des ressources de cette sous-activité sont consacrées à la sécurité des véhicules automobiles.

des problèmes de sécurité sont le fruit d'enquêtes de l'industrie et de vérifications de la qualité. Cependant, une proportion de plus en plus grande de ce total peut être directement attribuée aux Programmes de la sécurité routière.

Tableau 2-77 : Accidents de transport de marchandises dangereuses à déclarer par millions de tonnes



Sécurité routière et réglementation automobile

Le tableau 2-78 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-78 : Dépenses nettes

Budget des dépenses		1991-1992		1990-1991		1989-1990		1988-1989		1987-1988	
Dépenses de fonctionnement		16 471	16 112	2 902	2 557	14 788	14 003	2 924	2 407	14 437	14 003
Subventions et contributions		87	87	87	87	63	99	99	75	16 919	16 919
Années-personnes		140	139	132	138	139	138	139	138	139	139

C'est sur le réseau routier qu'ont lieu environ 90 % de tous les accidents mortels de transport (Tableau 2-79). Les occupants de véhicules automobiles sont la catégorie de morts la plus importante. Les programmes fédéraux ont contribué à une baisse marquée du taux de mortalité routière - le nombre de décès pour 10 000 véhicules immatriculés (Tableau 2-80) a diminué de 39 % au cours de la décennie qui a pris fin en 1989. Toutefois, plus de 4 000 personnes sont encore tuées sur la route chaque année; l'accident de la route étant la cause de décès la plus fréquente chez les personnes de moins de 30 ans.

En 1991-1992, plus de 150 véhicules, 1 000 composantes de véhicules et 70 sièges d'auto pour enfants seront mis à l'essai dans le cadre de programmes de surveillance des normes de sécurité et d'émission. Quatre cents entreprises de fabrication ou d'importation de véhicules feront l'objet de vérifications et 1 500 plaintes du public concernant des défauts donneront lieu à une enquête. Environ 800 000 véhicules seront rappelés pour qu'on en corrige les défauts relatifs à la sécurité ou à l'émission et plus de 50 000 sièges d'auto pour enfants seront rappelés pour des problèmes de sécurité. La majorité des rappels pour



Voici d'autres activités à venir : prestation d'un service d'information sur les exigences de réglementation, formation d'inspecteurs des marchandises dangereuses provinciaux, prestation de conseils concernant les mesures correctrices en cas d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses et délivrance de certificats pour les véhicules qui transportent des matières explosives. Des documents de sensibilisation et d'information sur les programmes sont élaborés et publiés grâce aux activités de la Direction générale. Ces publications ont augmenté la sécurité publique en améliorant à la fois l'application des règlements par l'industrie et la sensibilisation du public au programme de transport des marchandises dangereuses.

La lente diminution du nombre d'accidents et d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses par millions de tonnes transportées se poursuit comme le montre le tableau 2-77.

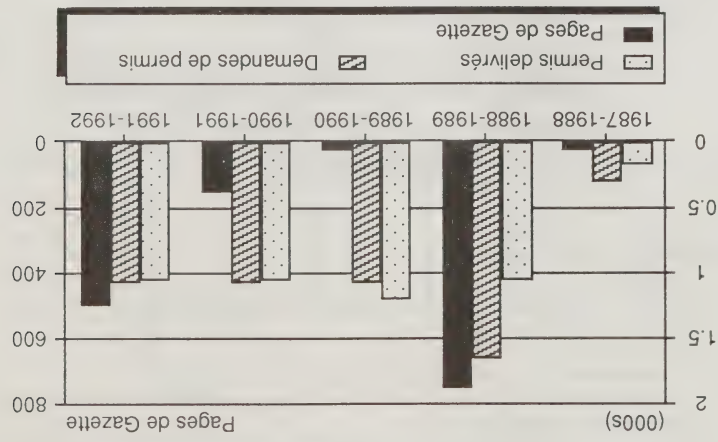
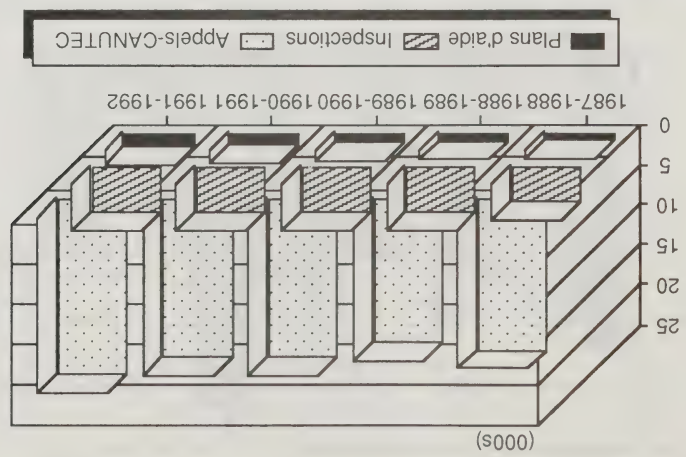


Tableau 2-76 : Règlement sur les marchandises dangereuses et délivrance de permis

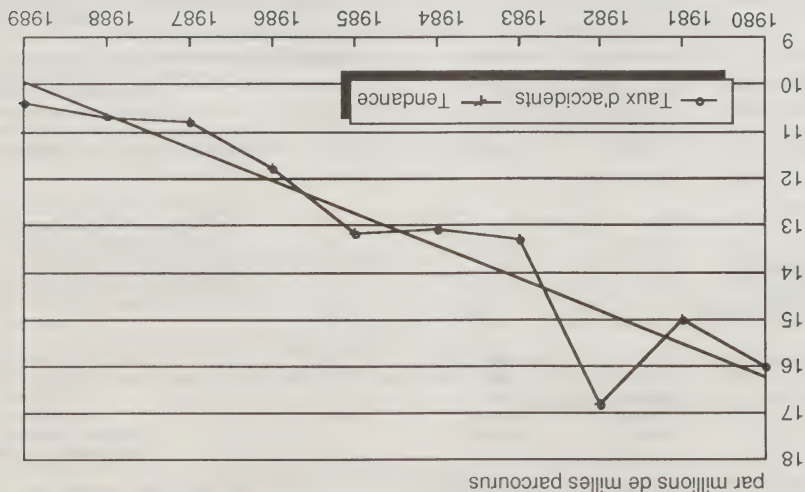


Tableau 2-75 : Conformité et performance de la capacité d'intervention en cas d'urgence - marchandises dangereuses



On continuera à délivrer des permis de niveaux équivalents ou des permis d'exemption de certaines dispositions du Règlement sur le TMD. On prévoit recevoir et traiter 1 000 nouvelles demandes. De plus, 27 millions de cargaisons représentant 210 millions de tonnes de marchandises dangereuses devraient être transportées. Il y aura une importante augmentation du nombre de pages publiées dans la Gazette du Canada, Parties I et II en raison des importantes modifications proposées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et à son règlement en 1991-1992. Ces modifications porteront, entre autres, sur les normes de sécurité pour la fabrication d'emballages, de cylindres et de réservoirs, les exigences de sécurité pour la manutention, les offres de transport par les expéditeurs et le transport des marchandises dangereuses. En outre, la combinaison du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par rail (ancien Livre rouge de la CCT) au Règlement sur le TMD se poursuivra et ce projet s'étendra sur une période de deux à trois ans. Le tableau 2-76 montre la charge de travail que représentent les Règlement et les permis.

Tableau 2-73 : Accidents ferroviaires par millions de train-milles



## Transport des marchandises dangereuses

Le tableau 2-74 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-74 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	Réel
Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	10 937	11 005	9 210	7 502
	Subventions et contributions	462	319	248	159
		11 399	11 324	9 896	8 125
Années-personnes		134	134	114	116
					115

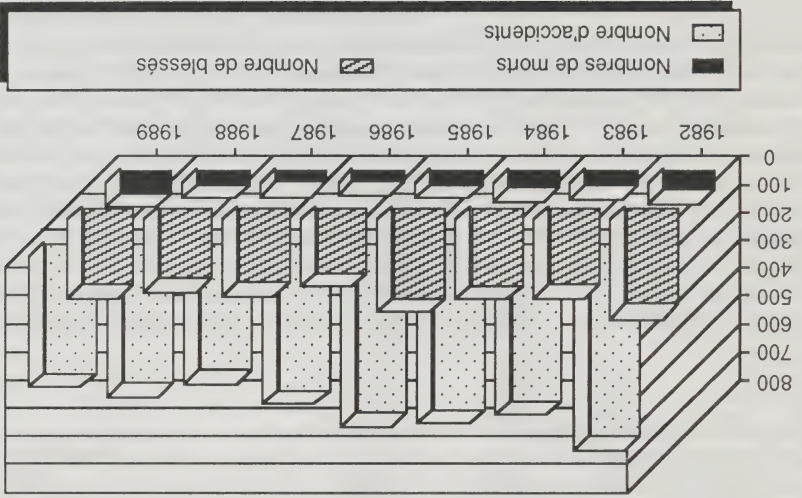
Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) reçoit en moyenne 20 000 appels par année. Il offre 24 heures sur 24 un service bilingue d'aide à la communication et d'information sur la réglementation et les produits chimiques. Une augmentation modeste (10 %) est prévue pour 1991-1992, principalement en raison de la plus grande sensibilisation au programme de transport des marchandises dangereuses atteinte grâce à des publications et de la formation. Les inspecteurs des marchandises dangereuses de l'Administration centrale et des six bureaux régionaux continueront de faire appliquer la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et ses règlements au moyen de la sensibilisation, de l'inspection et des programmes d'application des règlements. En 1989-1990, 5 860 inspections ont été faites par les 30 inspecteurs actuels et on prévoit que ce niveau se maintiendra. De plus, environ 1 800 Plans d'intervention d'urgence (PIU) devraient être examinés en 1991-1992. Ceci représente une augmentation de 80 % par rapport aux 1 000 PIU examinés en 1987-1988. Le tableau 2-75 montre le niveau de service offert par CANUTEC et les inspecteurs.

Tableau 2-71 : Données de rendement - Sécurité ferroviaire

Budget des dépenses			
	1990-1991	1991-1992	
<b>Surveillance de l'équipement</b>			
Inspections des unités motrices	3 827	3 800	
Inspections des wagons	34 528	37 000	
Inspections des voitures	839	1 100	
Inspections des chaudières et des réservoirs d'air des trains	1,128	700	
Inspections des freins des trains	307	500	
<b>Exploitation ferroviaire</b>			
Trajets en train et postes de régulation visités	757	1 069	
Points de changement de vitesse inspectés	668	450	
Nombre de comités d'hygiène et de sécurité au travail consultés	106	216	
Nombre d'inspections du milieu de travail	1 659	1 650	
Nombre d'enquêtes sur des cas de danger	57	50	
Nombre de refus de travail réglés par médiation	6	8	
<b>Ingénierie</b>			
Inspections détaillées de la voie (milles)(draines)	9 700	10 000	
Inspections de la voie (train/voiture de contrôle)	5 500	5 000	
Inspections de ponts (superficielles)	400	2 000	
Inspections de ponts (détaillées)	40	35	
Inspections d'ouvrages de franchissement	5 850	7 500	
Milles de systèmes de signalisation commandés par le train	3 950	5 400	
<b>Programmes de sécurité</b>			
Nombre de recommandations découlant des enquêtes d'accident	100	200	
Modifications apportées aux règlements, normes, règles et exemptions	6	15	
Demandes de projet de sécurité	10	40	

Note : On ne dispose pas d'une période de cinq ans étant donné que la sécurité ferroviaire relève de Transports Canada depuis janvier 1989 seulement.

Tableau 2-72 : Nombre de décès, de blessures et d'accidents survenus à des passages à niveau



Le tableau 2-70 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-70 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses				
		1991-1992	1990-1991	Réel	Réel	Réel
Dépenses de fonctionnement	10 587	10 903	9 217	2 658	479	
	37	253	116	16		
	13 900	16 602	16 218	14 602	7 173	
Subventions et contributions						
		24 524	27 758	25 551	17 276	7 652
Années-personnes		132	131	124	40	6

Avec la proclamation de la Loi sur la sécurité ferroviaire, la responsabilité de la sécurité

ferroviaire est passée, le 1<sup>er</sup> janvier 1989, de l'Office national des transports à Transports Canada. Afin de s'acquitter de cette tâche, le Ministère a déployé des ressources pour que les efforts soient concentrés sur les secteurs où la sécurité est une priorité : l'entretien de l'équipement, l'exploitation des chemins de fer et les travaux techniques. Le tableau 2-71 montre les types et les niveaux de services fournis par l'inspection ainsi que l'administration des programmes de sécurité à l'Administration centrale et dans cinq bureaux régionaux du pays. De plus, le Ministère administre un programme de contributions, dont le budget annuel est de 10 millions de dollars, pour financer des améliorations aux passages à niveau, comme les dispositifs automatiques d'avertissement. On continuera d'accorder une grande priorité à l'amélioration des conditions de sécurité aux passages à niveau. Les améliorations dans ce domaine, auxquelles la Direction de la sécurité ferroviaire a contribué, sont présentées au tableau 2-72.

Les activités susmentionnées de la Direction générale de la sécurité ferroviaire ont permis de faire tomber à un niveau record le nombre d'accidents enregistrés dans l'industrie ferroviaire au Canada, qui connaît une diminution constante depuis quelques années. De 1980 à 1989, il y a eu une tendance à la baisse du nombre total d'accidents ferroviaires par rapport au volume des activités ferroviaires. Le nombre d'accidents ferroviaires par millions de milles ferroviaires a donc diminué de 25 % environ au cours de cette période. Voir le tableau 2-73.



- la diminution du nombre et de la gravité des accidents et des incidents de transports mettant en cause des marchandises dangereuses ;
  - la diminution des décès, des blessures et des dommages matériels causés par l'utilisation de véhicules automobiles;
  - la diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz d'échappement et d'évaporation pour les véhicules automobiles neufs.
- Les principales variables qui ont influé soit sur les ressources affectées à cette activité, sur les résultats prévus ou sur ces deux facteurs, sont :
- les volumes de trafic ferroviaire et routier;
  - le nombre de tonnes de marchandises dangereuses transportées et le nombre des aires de manutention et d'entreposage de ces marchandises;

### Planification d'urgence et opérations - Surface

Le tableau 2-69 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-69 : Dépenses nettes**

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989
Dépenses de fonctionnement		330	388	347	255
Dépenses en capital		56	115	38	-
Années-personnes		386	503	385	255
		4	5	5	5

La Direction de la planification d'urgence et opérations - Surface est chargée d'élaborer des plans d'urgence, des modalités de fonctionnement, des organisations et des installations afin que les réseaux et les installations de transport ferroviaire, routiers et par traversiers, nécessaires au réseau de transport national soient efficaces et rentables pour répondre adéquatement aux urgences nationales en temps de paix et prendre les dispositions de protection civile nécessaires en cas d'urgence internationale ou de guerre. La Direction est également responsable du premier système de rapport sur les accidents et incidents ferroviaires et sert de point central pour toutes les questions de sécurité de l'activité Surface.

L'affectation des ressources permet le lancement des activités de protection civile en cas d'urgence pour les secteurs ferroviaires, routiers, et de cabotage du système national de transport. Ces activités comprennent, notamment, la planification au Ministère, avec d'autres ministères, d'autres pays, l'OTAN et l'industrie.



Depenses de fonctionnement :

- augmentation des besoins liés à la sécurité ferroviaire ; 0,5
- augmentation des besoins liés à la sécurité des véhicules automobiles ; 0,4
- augmentation des besoins liés au transport des marchandises dangereuses ; 0,4
- besoins spéciaux au niveau des salaires et des avantages sociaux. 0,8

Depenses en capital :

- augmentation des besoins pour l'acquisition des véhicules destinés aux inspecteurs de marchandises dangereuses. 0,1

Subventions et contributions :

- retards dans les projets d'amélioration des passages à niveau ; (3,0)
- retards dans les projets de construction de sauts-de-mouton et déplacement de voies ferrées (11,3)

Années-personnes

- diminution des besoins résultant de retards dans les mesures de dotation provenant en partie du gel de la dotation au Ministère (28 A-P)

Données de rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants du programme englobent la plupart des ressources humaines et financières consacrées à cette activité. Les critères d'évaluation de la réalisation se trouvent sous les rubriques suivantes de la sous-activité. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources par l'activité de surface comprennent :

- la disponibilité du transport civil de surface dans le cas d'urgences nationales ;
- l'amélioration de la sécurité ferroviaire en diminuant le nombre de lacunes au chapitre de la sécurité du matériel et de l'infrastructure des chemins de fer ; la diminution du nombre d'accidents de transport ferroviaire et du nombre de tués en résultant, particulièrement aux passages à niveau ;

●	augmentation des besoins liés à la mise en oeuvre du plan de gestion de l'information sur la sécurité ferroviaire (0,9 million de dollar), au matériel de planification d'urgence (0,1 million de dollar) ; au transport des marchandises dangereuses (0,1 million de dollar), à la sécurité routière (0,3 million de dollar), moins les coûts attribuables à la cession découlant de la nouvelle politique des immobilisations (1,0 million de dollars).	0,4
Subventions et contributions		
●	diminution des besoins pour les projets de déplacement de voies ferrées et de construction de sauts-de-mouton;	(5,5)
●	contribution à l'Opération Gareautrain.	0,2

Tableau 2-67 : Recettes et dépenses prévues pour l'activité en 1991-1992

(en milliers de dollars)				
Dépenses	Subventions et contributions		Capital	Fonctionnement
	Total	Recettes netes en ressources		
Planification d'urgence et opérations - Surface	330	-	56	330
Sécurité ferroviaire	10 587	-	37	10 587
Transport des marchandises dangereuses	10 937	-	462	10 937
Sécurité routière et réglementation automobile	16 471	-	2 615	16 471
Direction et administration	1 209	-	30	1 209
	39 534	-	3 200	39 534

Examen des résultats financiers

Tableau 2-68 : Résultats financiers de 1989-1990

(en milliers de dollars)				
1989-1990	Budget principal		A-P	Différence
	A-P	\$		
Planification d'urgence et opérations - Surface	385	349	5	36
Sécurité ferroviaire	25 551	39 375	124	(13 824)
Transport des marchandises dangereuses	9 896	8 653	114	1 243
Sécurité routière et réglementation automobile	17 408	16, 784	132	624
Direction et administration	1 049	1 257	10	(208)
	54 289	66 418	385	(12 129)

**Explication de la différence** : Les besoins financiers réels sont inférieurs de 12,1 millions de dollars, soit de 18,3 %, au budget principal de 1989-1990. Les principales causes de cette diminution sont les suivantes :

**Explication de la différence** : Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 3,2 millions de dollars, soit de 5,3 %, aux prévisions de 1990-1991. La diminution découle des facteurs suivants :

**Budgétaire - Activités du Ministère**

**Dépenses de fonctionnement :**

- l'accroissement des salaires, des traitements et des avantages sociaux des employés dû à des hausses des prix et à des coûts supplémentaires au chapitre du personnel (1,1 million de dollars) ; moins la diminution du principalement à un paiement de parité salariale relatif aux années précédentes - (0,9 million de dollar) ;

- la diminution des besoins relatifs à la mise en oeuvre du plan de gestion de l'information sur la sécurité ferroviaire (0,1 million de dollar) ; la réduction de la taxe de vente fédérale découlant de l'application de la TPS - (0,2 million de dollar)

**Dépenses en capital :**

- la diminution des besoins découle de l'achèvement des travaux de réparation du toit du Centre d'essais pour véhicules automobiles

**Subventions et contributions :**

- diminution des besoins relatifs aux projets de construction de sauts-de-mouton

**Années-personnes**

- accroissement des besoins relatifs aux opérations de sécurité ferroviaire et de sécurité des véhicules automobiles.

**Explication des prévisions de 1990-1991** : Les prévisions de 1990-1991 sont inférieures de 2,1 millions de dollars, soit de 3,4 %, au budget principal de 1990-1991 qui était de 62,0 millions de dollars. L'écart s'explique par les principaux éléments suivants :

**Budgétaire - Activités du Ministère**

**Dépenses de fonctionnement**

- augmentation des salaires découlant des paiements de parité salariale accordés pour les années précédentes;
- augmentation des besoins pour l'application du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ;

- augmentation des dépenses de fonctionnement pour la sécurité ferroviaire

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

Description

Les activités relatives au transport de surface comprennent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant les éléments suivants :

**Planification d'urgence et opérations - Surface :** établir et réaliser des plans et des modalités de fonctionnement pour les urgences touchant le transport de surface et les mettre en oeuvre durant les urgences d'ampleur nationale ; présenter des rapports préliminaires sur les accidents et les incidents ferroviaires.

**Sécurité ferroviaire :** établir et appliquer la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et les règlements afférents, exercer un contrôle sur l'infrastructure du matériel ferroviaire, les pratiques d'exploitation et les mesures de sécurité relatives aux chemins de fer et veiller au financement des projets destinés à améliorer la sécurité aux passages à niveau.

**Transport des marchandises dangereuses :** établir et appliquer la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et les règlements afférents et réaliser des programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques et les accidents.

**Sécurité routière et réglementation automobile :** établir et appliquer les normes relatives aux véhicules, les programmes d'essais des véhicules et de sensibilisation du public et les normes sur les émissions de gaz d'échappement et d'évaporation.

Sommaires des ressources

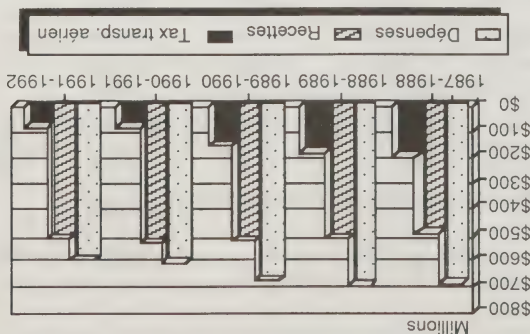
Les activités liées au transport de surface représentent maintenant environ 2,6 % des dépenses nettes totales du Ministère pour 1991-1992 et 2,1 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 2-66 : Besoins nets en ressources pour l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Différence	
		1991-1992		1990-1991			
		\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	386	5		503	6	(117)	(1)
Sécurité ferroviaire	24 524	132		27 758	131	(3 234)	1
Transport des marchandises dangereuses	11 399	134		11 324	134	75	-
Sécurité routière et réglementation automobile	19 173	140		19 101	139	72	1
Direction et administration	1 239	12		1 213	10	26	2
	56 721	423		59 899	420	(3 178)	3
Recettes portées au FRC		200		195		5	



Tableau 2-63 Résultats financiers



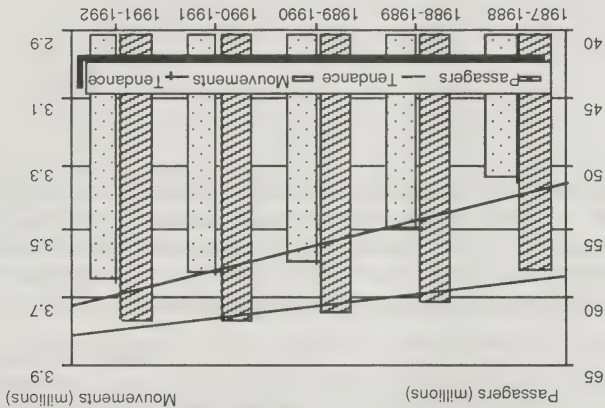
Au cours de la même période, le groupe Aéroports a dû répondre à une demande croissante. Le tableau 2-64 montre une augmentation globale de 6,6% pour les passagers et de 9% pour les mouvements d'aéronefs depuis 1987-1988.

Tableau 2-64 Volumes de circulation aux aéroports

(en milliers de dollars)				
1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
61 643	61 690	61 102	60 291	57 805
3 642	3 619	3 588	3 488	3 342

Source : Indicateurs de la demande en aviation, mai 1990. Des ajustements ont été faits afin que les données portent uniquement sur les aéroports exploités par Transports Canada. Les prévisions pour 1990-1991 et 1991-1992 ont été modifiées de façon à refléter un ralentissement récent de la circulation.

Tableau 2-65 : Volumes de circulation aérienne



Pour ce qui est des cessions d'aéroports, dix aéroports de l'Arctique de catégorie B et C ont été cédés au Yukon et 40 aéroports de l'Arctique de catégorie B et C au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Des négociations sont en cours afin de procéder au transfert d'aéroports à Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal. De plus, on montre de plus en plus d'intérêt pour les aéroports des villes de Québec, de Windsor, de Thunder Bay et de Moncton, entre autres.



Le tableau 2-62 montre l'utilisation, sur 5 ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-62 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		Réal		Réal	
		1991-1992		1990-1991		1989-1990		1988-1989		1987-1988	
Dépenses de fonctionnement brutes	378 564	388 401	347 836	319 835	316 810	moins :					
recettes	(506 997)	(502 700)	(470 040)	(441 005)	(402 873)	taxe de transport aérien*	(3 460)	(2 200)	(1 38 088)	(166 980)	(5 710)
recouvrement de coûts	(86 490)	(81 401)	(4 603)	(5 678)	(5 710)	Recettes totales*	(596 947)	(586 301)	(612 731)	(609 134)	(575 563)
Dépenses de fonctionnement nettes	(218 383)	(197 900)	(264 895)	(289 299)	(258 753)	Capital	172 156	155 300	217 231	246 557	226 057
Subventions et contributions	46 227	42 600	47 664	42 742	32 696	Années-personnes	3 915	3 939	3 892	3 964	4 416
Recettes portées au FRC	1 100	29 100	1 117	3 579	1 579	* Ces chiffres ont été donnés, pour toutes les années, afin de traduire les changements dus à l'abolition du Fonds renouvelable des aéroports					

Le Conseil du Trésor a approuvé l'abolition du Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes (mieux connus sous le nom de Fonds renouvelable des aéroports) à compter du 31 mars 1991. Cette mesure a été prise pour faciliter le transfert des responsabilités de gestion aux administrations locales.

Les données figurant au tableau 2-62 traduisent ce changement en excluant les coûts indirects et les modifications correspondantes de la taxe de transport aérien et du recouvrement des coûts. Toutes les autres recettes et dépenses correspondent à celles qui figuraient dans les documents financiers, comme le Budget des dépenses, Partie III.

Afin de fournir une base de comparaison valable, les données des années passées ont été ajustées en fonction des dollars de 1991-1992. Le tableau 2-63 montre une diminution des dépenses de 13,5% depuis 1987-1988 et une augmentation de 4,2% en recettes autres que les recettes de taxe. Pour la même période, la part de la taxe de transport aérien attribuée au groupe Aéroports - qui représente la dépendance du Groupe à l'égard du financement provenant de l'extérieur - a diminué de 57%.

Contributions :

- cet écart est dû en grande partie à une diminution de la dépense projetée pour le programme des aéroports locaux et locaux-commerciaux (1,1)

Recettes, recouvrement de coûts et taxe de transport aérien :

- cet écart favorable est dû à l'accroissement du volume des passagers et des mouvements d'aéronefs et des recettes provenant des concessions en raison de la hausse non prévue du chiffre d'affaires 194,4

Années-personnes :

- cette diminution est attribuable au gel de la dotation imposé par le Ministère (135 A-P)

Données de rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Le principal résultat attendu de l'application des ressources à l'activité du groupe Aéroports est la disponibilité de services et d'installations fiables aux terrains d'atterrissage, éléments auxquels s'applique le principe de recouvrement des coûts.

Les principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou sur les résultats attendus comprennent :

- les volumes de circulation aérienne et les recettes comme fonctions de l'activité économique ;
- l'utilisation des terrains et les préoccupations environnementales ; et
- la cession des aéroports aux autorités locales.

Tableau 2-60 : Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1991-1992	1990-1991	Réel	Réel	Réel
1987-1988	1988-1989	1988-1989	1987-1988	
Bâtiments	67 161	60 412	84 866	65 735
Aires de manœuvre des aéronefs et installations	55 421	49 851	57 978	66 706
Aires de manœuvre des véhicules et installations	8 662	7 765	13 121	23 194
Autres installations d'aéroport	40 912	37 272	61 266	90 922
	172 156	155 300	217 231	246 557
				226 058

Examen des résultats financiers

Tableau 2-61 : Résultats financiers pour 1989-1990

(en milliers de dollars)				
1989-1990				
Budget principal				
Différence				
\$				
Réel				
Dépenses de fonctionnement	347 836	217 231	473 844	(126 008)
Contributions	47 664		201 910	15 321
			48 826	(1 162)
Dépenses totales	612 731		724 580	(111 849)
Recettes	470 040		439 435	30 605
Recouvrement de coûts*	4 603		35 867	(31 264)
Répartition de la taxe de transport aérien (TTA)*	138 088		331 828	(193 740)
Recettes totales	612 731		807 130	(194 399)
Besoins nets en ressources (fournies)	-		(82 550)	82 550
Total des années-personnes	3 892		4 027	(135)

\* Les chiffres fournis traduisent l'abolition du fonds renouvelable des aéroports.

**Explication de la différence :** Les besoins financiers réels ont été supérieurs de 82,6 millions de dollars aux prévisions incluses dans le Budget principal de 1989-1990. Les principales raisons de cette augmentation sont les suivantes :

Budgétaire - Activités du Ministère

En millions de dollars

Dépenses de fonctionnement :

- cet écart reflète une diminution de 1,6 millions de dollars en dépenses de fonctionnement, ainsi à une diminution de 14,7 \$ M. dû au changements de rapporter des recouvrements internes c.-à-d. les frais de contrôle aérienne et les frais généraux de gestion (126,0)

Dépenses en capital :

- l'accroissement des volumes de circulation a exigé des installations additionnelles qui ont rapporté des recettes additionnelles de 35 millions de dollars. Par conséquent, le groupe Aéroports a reçu l'autorisation de dépenser une somme additionnelle de 15 millions de dollars en capital par rapport au niveau approuvé à l'origine 15,3

(Aéroports) 2-51

Contributions :

- ce montant relie un accroissement de la contribution au Nouveau-Québec, le report de la contribution au Nouveau-Québec de 1990-1991, et comprend une subvention de fonctionnement pour l'aéroport de Chatham.

3,6

Recettes, recouvrement de coûts et taxe de transport aérien (TTA) :

- la hausse des recettes découle d'un volume de trafic accru et de projets générateurs de recettes, comme le réaménagement de l'aire des commerces d'adjudication des marchés pour les concessions aéroportuaires et la négociation de nouveaux baux eu égard à l'aménagement foncier.

(5,6)

- le montant de la TTA est dans l'ensemble inférieur aux prévisions en raison des modifications qui ont découlé de l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports; toutefois, il est nettement supérieur aux prévisions de 1990-1991 afin de compenser une hausse des immobilisations attribuée au groupe Aéroports et une augmentation des recettes non fiscales.

(5,0)

Années-personnes

- cette diminution traduit un transfert des années-personnes au Groupe Aviation dans le cadre du processus d'assainissement du budget

(24 A-P)

**Explication des prévisions de 1990-1991 :** La hausse de 94,2 millions de dollars par rapport aux budget de 1990-1991 tient principalement à l'élimination, par le groupe Aviation, des frais de contrôle terminal imposés au groupe Aéroports; les subventions en remplacement d'impôts sont compensées par une réduction du montant attribué de la TTA. Sont également prévus des travaux d'immobilisations et les dépenses connexes de fonctionnement de 32,4 millions de dollars, par suite d'une hausse du trafic; on prévoit en outre que les paiements en contributions seront de 7,8 millions se dollars inférieurs aux prévisions.

Tableau 2-59 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992

(en milliers de dollars)					
Aéroports	Fonctionnement	Capital	Subventions et contributions	Total	Recettes, recouvrement de coûts et taxe sur le transport aérien
					Besoins nets en ressources
378 564	172 156	46 227	596 947	(596 947)	-

Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-60 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital au niveau de l'Activité. Pour plus de détails sur les programmes d'immobilisations de l'Activité, se reporter aux descriptions des principaux projets d'immobilisation à la section III, p. 3-17.

Le Groupe des aéroports est chargé d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme les services d'intervention d'urgences et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aéronefs, les garages, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada exploite 8 aéroports majeurs et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

Sommaires des ressources

Le Groupe des aéroports représente environ 18,2 % des dépenses totales brutes du Ministère pour 1990-1991, avant que le programme ne soit crédité des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien, et 19,4 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 2-58 : Besoins nets en ressources de l'Activité				
(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1991-1992				
Prévu				
1990-1991				
Différence				
A-P				
\$				
A-P				
\$				
A-P				
Aéroports*				
Recettes portées au FRC				
1 100				
29 100				
(28 000)				
-				
3 915				
-				
3 939				
-				
(24)				

\* Les données financières tiennent compte de l'abolition du Fonds renouvelables des aéroports au 31 mars 1991. Voir p. 2-53 et 3-33.

**Explication de la différence :** L'élimination du Fonds renouvelable des aéroports et la méthode de répartition de la TTA (voir page 3-33) font que les besoins financiers pour 1991-1992 et 1990-1991 se ramènent à zéro. Ainsi, une moins grande part de la TTA est attribuée au groupe Aéroports étant donné que les coûts du contrôle terminal et les subventions en remplacement d'impôts ne font plus partie de cette activité. Les fluctuations enregistrées dans les catégories de dépenses qui se ramènent à zéro comprennent ce qui suit :

Budgétaire - Activités du Ministère

En millions de dollars

- Dépenses de fonctionnement :
- transfert des activités mineurs et des ressources au Groupe Aviation (9,8)
  - Dépenses en capital

● la hausse reflète les changements de trésorerie réguliers qui surviennent dans le programme d'immobilisations existant approuvé.



Tableau 2-56 : Rapport entre les dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses					
	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
	\$	\$	\$	\$	\$
Total Groupe Aviation	589 198	618 753	569 644	521 997	495 764
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	(4,8)	8,6	9,1	5,3	-
Direction et administration	8 402	8 328	7 853	8 338	10 802
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	0,8	6,0	(5,8)	(22,8)	
Pourcentage du total	1,4	1,3	1,4	1,6	2,2

Tableau 2-57 : Rapport entre les années-personnes

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses					
A-P					
1991-1992					
A-P					
1990-1991					
Prévu					
A-P					
1989-1990					
Réel					
A-P					
1988-1989					
Réel					
A-P					
1987-1988					
Réel					
Total Groupe Aviation	7 057	7 065	7 048	7 086	7 031
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	(0,1)	0,2	(0,5)	0,8	-
Direction et administration	76	72	66	56	57
Pourcentage de changement par rapport à l'année précédente	5,6	9,1	17,9	(1,8)	-
Pourcentage du total	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8
* La responsabilité à l'égard de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) a été cédée à Direction et administration en 1989-1990					

\* La responsabilité à l'égard de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) a été cédée à Direction et administration en 1989-1990.

Les dépenses au chapitre des subventions et contributions sont principalement reliées à l'accord commun de financement Islande-Danemark. Les fluctuations notées chaque année dans les niveaux des paiements résultent de la participation du Canada à l'accord, qui prévoit que le système d'imposition repose sur le trafic aérien dans l'Atlantique du Nord.

Le rapport entre les dépenses de fonctionnement et les années-personnes de Direction et administration, d'une part, et le total de celles-ci pour les opérations aériennes, d'autre part, figure dans les tableaux 2-56 et 2-57, respectivement.

* La responsabilité à l'égard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été cédée à Direction et administration en 1989-1990.					
Années-personnes*					
8 967	9 107	8 659	9 394	11 050	57
8 402	8 328	7 853	8 338	10 802	88
429	679	624	242	160	88
136	100	182	814	160	88
Dépenses de fonctionnement					
Subventions et contributions					
Dépenses en capital					
Budget des dépenses					
1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988	Réel
Prévu	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel

Tableau 2-55 : Dépenses nettes

Le tableau 2-55 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Direction et administration

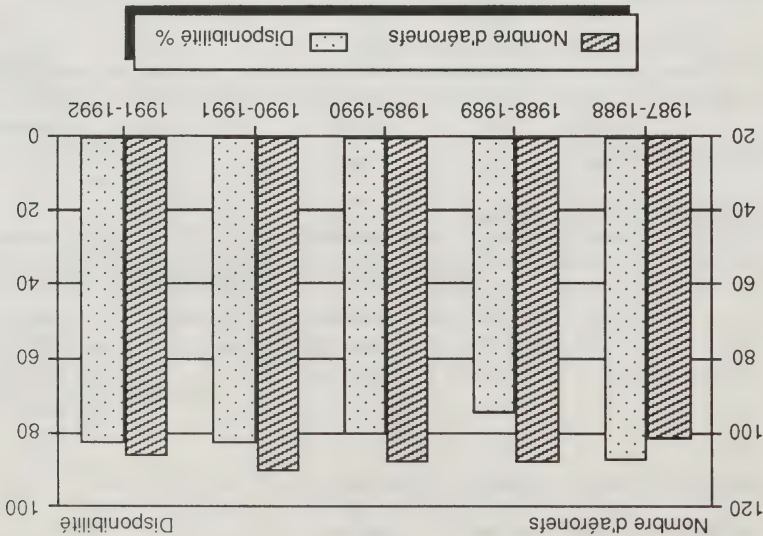


Tableau 2-54 : Opérations de la flotte

L'affectation des ressources permet de tenir informés le personnel chargé de l'inspection de l'aviation civile et les inspecteurs du Bureau de la sécurité des transports (BST). De plus, la Direction appuie les opérations maritimes en assurant l'exploitation de la flotte d'hélicoptères et en menant des activités de recherche et de sauvetage. En outre, les aéronefs sont utilisés à des fins d'éclairement des radars et des aides à la navigation du système de navigation aérienne. La Direction fournit environ 40 000 heures de vol par an pour les fonctions susmentionnées.

Le Ministère remplace de façon ordonnée ses aéronefs vieillissants. La stratégie de remplacement est conforme au plan de la flotte opérationnelle établi par suite d'un examen détaillé des besoins opérationnels et de la flotte d'aéronefs.

Le tableau 2-52 donne la ventilation des principales statistiques sur le rendement de cette sous-activité.

Tableau 2-52 : Sommaire des principales variables de la charge de travail

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
Réel	Réel				
1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	
<b>Nombre d'aéronefs</b>					
Etat de service des aéronefs					
106	108	110	82,3 %	80,2 %	74,7 %
<b>Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs</b>					
17 000	15 993	17 298	10 000	10 000	16 054
10 000	10 752	9 058	10 331	10 497	11 883
10 000	11 420	8 933	10 497	10 497	2 068
3 450	2 859	2 281	3 336	4 172	4 102
40 450	42 357	37 570	41 772	41 024	42 357
<b>Heures de vol assurées par les aéronefs - Total</b>					
17 000	15 993	17 298	10 000	10 000	16 054
10 000	10 752	9 058	10 331	10 497	11 883
10 000	11 420	8 933	10 497	10 497	2 068
3 450	2 859	2 281	3 336	4 172	4 102
40 450	42 357	37 570	41 772	41 024	42 357
<b>Heures de vol assurées par les aéronefs - Total</b>					

Tableau 2-53 : Heures de vol assurées par les aéronefs

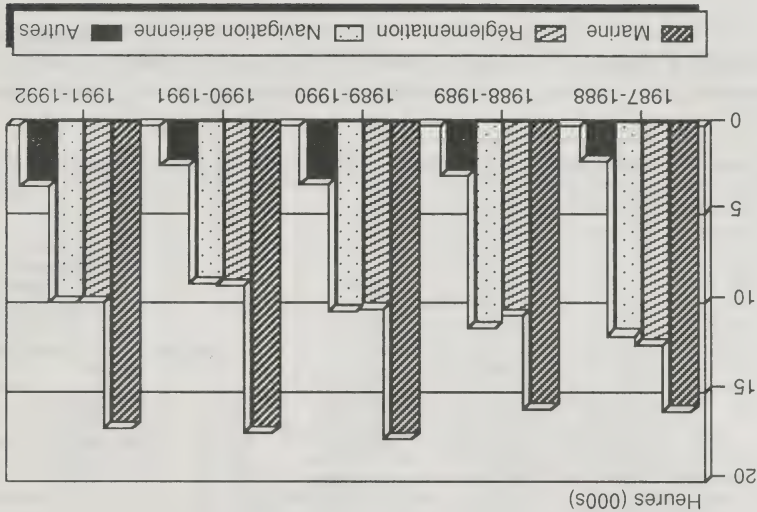
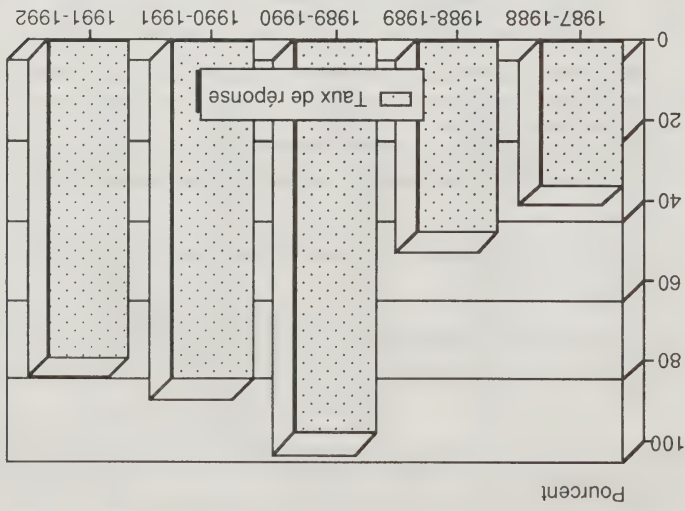


Tableau 2-50 : Séances d'information effectuées ou demandées



Services des aéronefs

Le tableau 2-51 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-51 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses				
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement		49 426	48 200	48 620	42 217	40 300
Moins:						
Recettes		(15 571)	(7)	(15 356)	(14 518)	(5)
Coutils récupérés*		(15 578)	(15 975)	(15 363)	(14 520)	(13 008)
Recettes totales (nettes en vertu d'un crédit)		33 848	32 225	33 257	27 697	27 292
Dépenses de fonctionnement		48 197	5 100	3 345	9 121	6 746
Subventions et contributions		-	-	-	-	-
Dépenses en capital		82 045	37 325	36 602	36 818	34 038
Années-personnes		438	434	433	442	440

La sous-activité Services des aéronefs est responsable de la fourniture et de l'entretien d'aéronefs à l'appui du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Tableau 2-48 : Sommaire des principales variables de la charge de travail

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel
Nombre d'exposés et de séances d'information	449	450	487	263	345
Nombre de personnes visées sur la sécurité	16 420	16 822	16 303	17 243	15 072
% de séances d'information données par rapport à celles qui étaient demandées	79 %	85 %	98 %	48 %	36 %
Nombre de recommandations sur la sécurité, d'avis de sécurité et d'avis de manquements à la sécurité	310	310	310	205	240
Recommandations du Bureau de la sécurité des transports (anciennement Bureau canadien de la sécurité aérienne)	110	110	10	28	59

Tableau 2-49 : Personnes visées

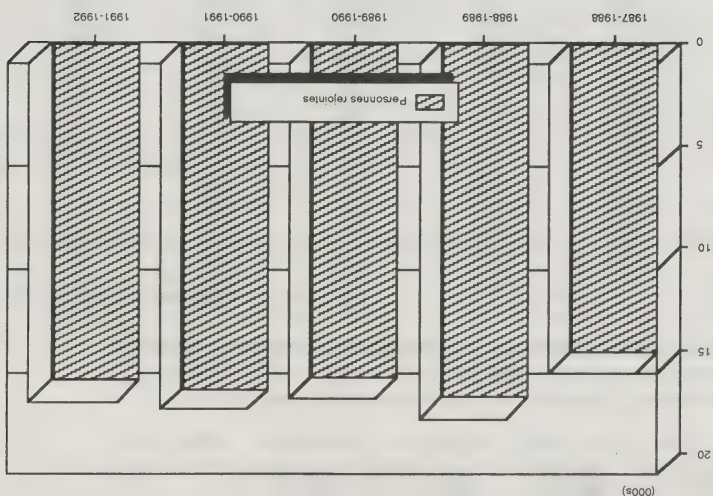
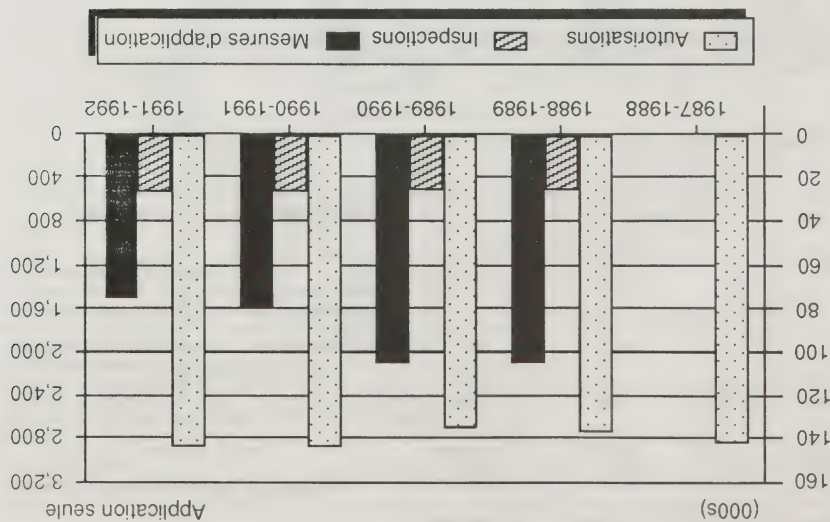




Tableau 2-46 : Charge de travail de la Réglementation aérienne



## Analyse et promotion de la sécurité aérienne

Le tableau 2-47 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-47 : Dépenses nettes

Budget des dépenses		Prévu		Réal		Réal	
1991-1992		1990-1991		1989-1990		1988-1989	
4 322		4 207		4 396		4 043	
212		600		338		253	
4 534		4 807		4 734		4 296	
49		52		49		52	
Années-personnes							

La sous-activité Analyse et promotion de la sécurité aérienne doit inciter les intéressés à observer des pratiques et des procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation.

Les résultats prévus sont la fourniture d'une information efficace sur la sécurité et le dépistage des manquements à la sécurité. L'incitation à contribuer à la bonne réputation de sécurité des transporteurs aériens canadiens par rapport à d'autres pays où les services aériens sont importants et s'est révélée être un moyen rentable d'encourager la conformité aux règlements.

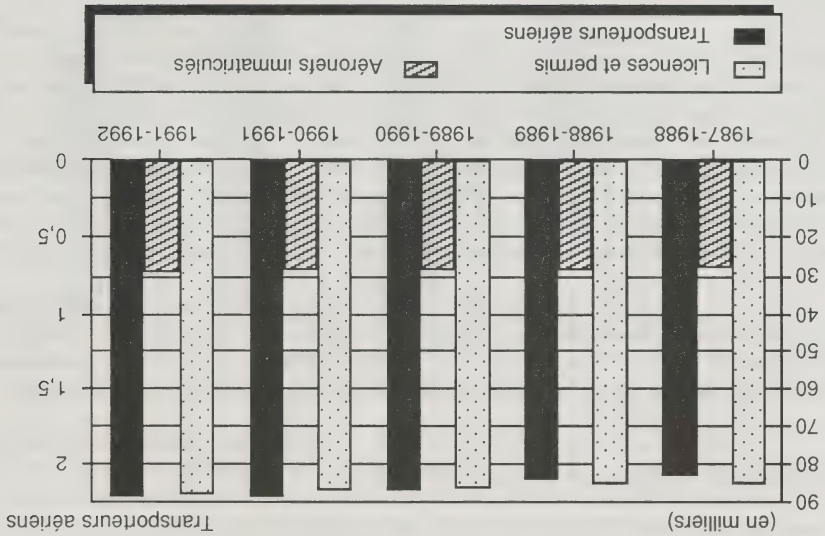
L'affectation des ressources permet d'organiser la Conférence annuelle sur la sécurité aérienne et d'établir et de diffuser des documents de sensibilisation à la sécurité. En outre, des séances d'information sur la sécurité sont données selon la demande de l'industrie et la disponibilité des ressources.

Tableau 2-44 : Résumé des statistiques sur le rendement

Budget des dépenses		1991-1992		1990-1991		R��l		R��l		R��l		R��l	
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur		87 756	2 205	28 400	86 887	86 027	84 871	85 039	2 071	27 586	Nombre d'aéronefs immatriculés		28 684
Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)		2 205	2 200	2 173	2 200	2 173	2 088	2 071	27 586	Nombre d'autorisations réglementaires traitées		135 264	
Transactions relatives à une licence		1 930	1 866	2 451	1 34 407	125 313	127 876	132 663	7 189	Homologations de produits aéronautiques		6 631	
Ag��rments d'organisations		6 631	6 734	8 055	143 441	135 554	137 229	141 640	Total		143 825		
Nombre d'inspections effectuées		19 777	19 801	19 190	19 350	17 913	n.c.	4 443	Total		26 568		
Aéronefs		2 640	2 610	2 611	2 504	3 885	n.c.	4 443	Nombre de mesures d'application		1 490		
Organisations		4 181	4 194	3 466	25 267	25 739	n.c.	n.c.		n.c.			
n.c. : Indique la non-comparabilité, car la définition a changé.													

n.c. : Indique la non-comparabilité, car la définition a changé.

Tableau 2-45 : Clientèle de la Réglementation aérienne



Le tableau 2-43 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette scus-activité.

Tableau 2-43 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		Réal		Réal	
		1991-1992		1990-1991		1989-1990		1988-1989		1987-1988	
Moins :	Dépenses brutes de fonctionnement	70 069	68 150	64 664	59 650	54 321					
	Receites totales	(1 620)	(1 615)	-	(1 079)	-					
	Coûts récupérés	(15)	-	-	(80)	-					
Recettes totales (nettes en vertu d'un crédit)		(1 635)	(1 615)	(1 079)	(880)	(831)					
		68 434	66 535	63 585	58 770	53 490					
Dépenses en capital		1 631	3 000	3 267	1 834	1 488					
Subventions et contributions		132	127	117	122	100					
		70 197	69 662	66 969	60 726	55 078					
Années-personnes		942	935	905	936	876					

La sous-activité Réglementation aérienne doit établir, administrer et appliquer les lois, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité de l'aviation civile canadienne et à la prévention des accidents. Elle assure la certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, des aéronefs et des produits aéronautiques, la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations des services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale.

Les activités de réglementation ont contribué à la bonne réputation de sécurité des principaux transporteurs aériens canadiens par rapport à d'autres pays où les services aériens sont importants. Une évaluation récente a révélé que le niveau de sécurité des principaux transporteurs aériens au Canada s'est amélioré progressivement jusqu'en 1985, puis est demeuré stable.

La Direction de la réglementation aérienne a mis en application de nouveaux concepts visant à faire acquérir aux pilotes et aux techniciens du Ministère davantage de connaissances et d'expérience. Elle a relevé des changements à apporter aux politiques et aux règlements pour conserver un niveau élevé de compétences techniques. Elle prévoit une augmentation de l'activité d'homologation de type d'aéronefs assurant des vols intérieurs, y compris dans le cas d'aéronefs de transport extrêmement complexes et dotés de la nouvelle technologie. Elle a élaboré un système national d'information des compagnies aéronautiques qui permettra à ces dernières d'avoir facilement accès aux données sur l'exploitation dont ont besoin les inspecteurs pour remplir efficacement leurs fonctions de vérification, de surveillance et de livraison de certificats.

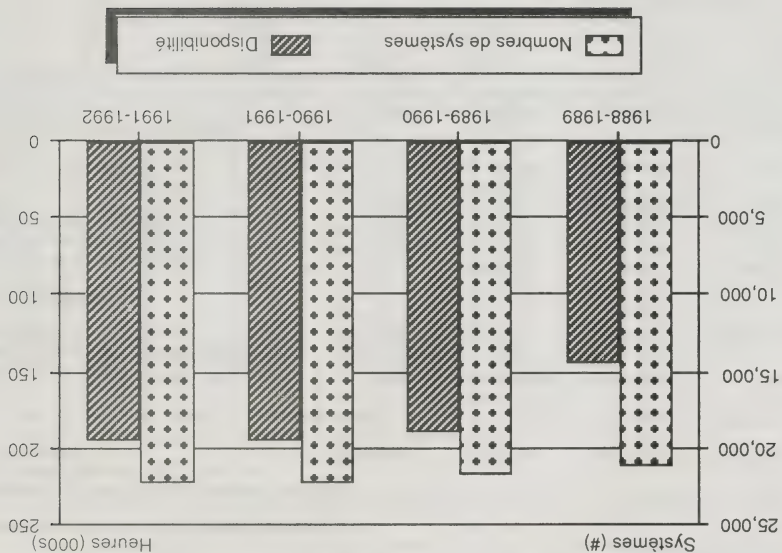


Tableau 2-42 : Fiabilité des systèmes

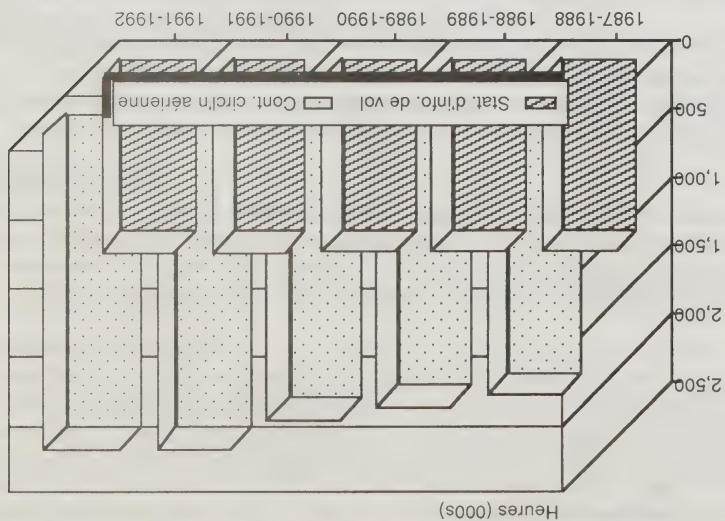


Tableau 2-41 : Heures de prestation de services



La sous-activité Système de navigation aérienne est chargée de l'élaboration et de l'exploitation du système de navigation aérienne civile. Elle fournit des aides à la navigation et des moyens de contrôle de celle-ci sur lesquels on peut compter et assure l'espace aérien et les mouvements des aéronefs. Suite à la promulgation de la réforme de la réglementation économique, le trafic aérien a augmenté, et l'affectation des ressources vise à répondre à la demande. Le tableau 2-41 montre que le nombre d'heures directes de prestation de services aux utilisateurs a augmenté et demeurera stable en 1991-1992. Le nombre des emplacements de contrôle de la circulation aérienne et des stations d'information de vol doit diminuer légèrement pour que le système soit plus efficace et tienne compte des nouvelles tendances dans le trafic aérien.

Des augmentations ont été apportées aux ressources en capital pour améliorer l'infrastructure des immobilisations de la navigation aérienne par suite de l'avancement de la technologie. Les principales entreprises comprennent : le Programme de modernisation des radars (RAMP), l'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CATS) et le Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).

La mise en oeuvre de ces projets d'immobilisations assurera l'exploitation plus efficace du système de navigation aérienne. En outre, elle permettra au Ministère de répondre aux futures exigences en services de circulation aérienne liées à la croissance et aux utilisateurs de tirer de grands avantages, et ce, en améliorant les installations de traitement des données de vol et en assurant un système de mise en place des plus exacts pour les approches et les atterrissages.

**Tableau 2-40 : Renseignements sur le rendement**

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989
<b>Services de contrôle de la circulation aérienne</b>					
Emplacements de contrôle de la circulation aérienne	71	72	75	75	75
Heures directes de prestation de services aux utilisateurs	2 298 181	2 298 181	2 073 471	1 984 653	1 911 809
<b>Services d'information de vol et services consultatifs</b>					
Nombre de stations d'information de vol	106	108	108	109	109
Heures directes de prestation de services aux utilisateurs	1 275 133	1 275 133	1 254 600	1 264 532	1 260 294
<b>Services techniques</b>					
Systèmes de surveillance radar	2 029	2 029	2 026	2 001	n.c.
Aides à la navigation	1 981	1 970	1 898	1 883	n.c.
Système de communication	12 912	12 912	12 314	12 183	n.c.
Autres	5373	5 373	5 298	5 076	n.c.
Total des systèmes	22 295	22 295	21 608	21 158	n.c.
Disponibilité des systèmes (en milliers d'heures)	194 690	194 715	188 713	143 634	n.c.

n.c. : indique la non-comparabilité, car la définition a changé.



* Ces chiffres ont été modifiés pour rendre compte de l'abolition du fonds renouvelable des Aéroports.					
Années-personnes	5 552	5 572	5 595	5 600	5 608
Recettes portées au FRC	4 405	5 000	5 508	3 579	4 216
	225 362	273 727	291 622	237 444	270 269
Subventions et contributions	500	500	-	-	-
Dépenses en capital	269 323	236 900	235 214	189 655	176,864
	(44 461)	36 327	56 408	47 789	93 405
Recettes totales(nettes en vertu d'un crédit)	(501 440)	(453 541)	(387 703)	(359 960)	(293 222)
Recettes	(34 203)	(32 447)	(31,337)	(22 816)	(24 457)
Coûts récupérés*	(626)	(654)	(706)	(653)	(741)
TTA	(466 611)	(420 440)	(355 660)	(336 491)	(268 024)
moins :					
Dépenses brutes de fonctionnement	456 979	489 868	444 111	407 749	386 627
	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
Budget des dépenses		Prévu	Réel	Réel	Réel

Tableau 2-39 : Dépenses nettes

Le tableau 2-39 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Système de navigation aérienne

- des aides à la navigation fiables;
- des règlements et des lois prévoyant des normes minimales de sécurité pour toutes les activités aéronautiques;
- le personnel aéronautique, les aéronefs et d'autres produits aéronautiques et les activités des transporteurs aériens commerciaux, les compagnies d'entretien et d'autres compagnies aéronautiques réunissant les qualités requises par les normes, les règlements ou les lois ou certifiées comme étant conformes à ces derniers;
- les mesures d'application lorsqu'il y a non-conformité aux règlements et aux lois;
- la diffusion d'information efficace sur la sécurité et les mesures visant à décélérer les manquementents à cette dernière;
- des installations rentables d'opérations aériennes non militaires qui permettent au gouvernement d'atteindre ses objectifs en matière d'avation.
- Les principales variables qui influencent les ressources affectées à l'Activité ou les résultats prévus, ou les deux, comprennent :
  - les taux d'avancement de la technologie, à l'échelle mondiale, en avionique, en électronique et dans les systèmes;
  - le volume de trafic aérien et les recettes en tant que fonctions de l'activité économique;
  - la disponibilité de ressources de qualité et la capacité du système de formation (nombre d'inspecteurs et de contrôleurs de la circulation aérienne).

Budgetaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
●	besoins accrus de 130 années-personnes, traitements connexes et heures supplémentaires liés à la charge de travail accrue dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne
22,0	
●	augmentations contractuelles de traitement avec effet rétroactif et paiements statutaires
10,1	
●	besoins additionnels pour le recrutement, la formation et la réinstallation du personnel de la circulation aérienne et l'exploitation du système de navigation aérienne
36,6	
Dépenses en capital :	
●	diminution principalement attribuable au transfert de ressources entre activités nécessitant par des changements dans les priorités du Ministère.
(53,9)	
Subventions et contributions	
●	augmentation due à une subvention spéciale faite au symposium international de Fête aérienne Canada (90 000 \$), une contribution au Réseau d'aéronefs amateurs canadien (50 000 \$) et une augmentation des paiements aux organismes gouvernementaux ou internationaux pour l'exploitation et l'entretien des installations aéronautiques, de navigation aérienne et des voies aériennes (238 000 \$)
0,4	
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :	
●	réduction des besoins principalement due à l'augmentation des frais de télécommunication et à une augmentation de la taxe de transport aérien
(112,7)	
Données sur le rendement et justification des ressources	
Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité	
Les résultats suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'activité Aviation. Les mesures permettant d'évaluer le degré de réalisation se trouvent sous la rubrique des sous-activités ci-dessous. Voici certains des résultats prévus de l'utilisation des ressources de l'Activité :	
●	le contrôle de l'espace aérien et des mouvements des aéronefs;
●	la diffusion de renseignements exacts et opportuns sur les activités et la sécurité;

**Tableau 2-36 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992**

Dépenses		Recettes,	
Subventions	et contributions	Total	coûts récupérés et taxe de transport aérien
Capital	Fonctionnement		
589 198	319 499	1 061	909 758
4 322	212	4 534	(518 653)
49 426	136	8 967	(15 578)
8 402	429	97 623	
Direction et administration			
Services des aéronefs			
sécurité aérienne			
4 322	212	4 534	
Analyse et promotion de la			
70 069	1 631	71 832	(1 635)
Réglementation aérienne			
456 979	269 323	726 802	(501 440)
Système de navigation aérienne			
225 362			
70 197			
4 534			
82 045			
8 967			
391 105			

(en milliers de dollars)

## Ressources en capital de l'Activité :

Le tableau 2-37 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital au niveau de l'Activité, par élément applicable du plan d'investissement du Ministère. Pour plus de détails sur les programmes d'immobilisations de l'Activité, se reporter à l'exposé général du programme d'immobilisations qui se trouve à la section III et débute à la page 3-4.

**Tableau 2-37 : Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement**

Budget des dépenses		Prévu		Rél	
1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	Rél	Rél
269 323	236 900	235 214	189 655	1 76 864	6 746
48 197	5 100	3 345	9 121	6 746	1 898
1 979	3 700	3 787	2 901	1 898	185 508
Autres services aéronautiques					
Services des aéronefs					
Système de navigation aérienne					
319 499	245 700	242 346	201 677	185 508	

## Examen des résultats financières

**Tableau 2-38 : Résultats financiers de 1989-1990**

Rél		Budget des dépenses		A-P	
1989-1990	A-P	1989-1990	A-P	Différence	A-P
408 586	7 048	506 209	6 904	(97 623)	144
36 602	433	12 610	53	(3 951)	(4)
4 734	49	3 860	49	874	-
8 659	66	27 844	437	8 758	13
Direction et administration					
Services des aéronefs					
sécurité aérienne					
4 734	49	3 860	49	874	-
Analyse et promotion de la					
66 969	905	59 961	947	7 008	(42)
Réglementation aérienne					
291 622	5 595	401 934	5 418	(110 312)	177
Système de navigation aérienne					
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Différence					

(en milliers de dollars)

**Explication de la différence :** Les besoins financiers réels étaient inférieurs de 97,6 millions de dollars, soit de 19,3 %, à ceux prévus dans le Budget principal de 1989-1990. Les principales causes des besoins réduits sont les suivantes :

Explication des prévisions de 1990-1991 : Les prévisions de 1990-1991 sont inférieures de 42,8 millions de dollars, soit de 9,8 %, au Budget principal de 1990-1991 qui était de 437,4 millions de dollars. Les facteurs suivants expliquent cette différence :

**Budgétaire - Activités du Ministère :**

En millions de dollars

**Dépenses de fonctionnement :**

●	besoins accrus de 161 années-personnes, traitements connexes et heures supplémentaires liés à la charge de travail accrue dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne et de la réglementation	22,2
●	programme d'indemnité compensatrice pour le personnel excédentaire et paie avec effet rétroactif dans le cadre du programme d'équité	18,8
●	besoins additionnels pour le recrutement et la formation du personnel de la circulation aérienne et l'exploitation du système de navigation aérienne	21,8
●	transfert des dépenses en capital qui rend compte de l'incidence de la politique d'immobilisations	6,6

**Dépenses en capital**

●	diminution principalement attribuable au transfert de ressources entre activités nécessitant par des engagements dans les priorités du Ministère	(52,8)
●	transfert aux dépenses de fonctionnement qui rend compte de l'incidence de la politique d'immobilisations	(6,6)

**Subventions et contributions :**

●	augmentation due à l'autorisation supplémentaire obtenue pour la contribution à la Société de développement de la Baie James (500 000 \$) et à une augmentation en vertu de l'entente Danemark-Islande	0,9
---	--	-----

**Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :**

●	augmentation aux recettes due à une plus grande affectation de la taxe de transport aérien (50,9 millions de dollars), une augmentation de taxes d'utilisation des services en route dans l'Atlantique Nord (1,5 million de dollars) et de frais de télécommunication (1,3 million de dollars)	(53,7)
---	--	--------

L'activité Aviation représente environ 18,2 % des dépenses et 35,1 % des années-personnes du Ministère pour l'exercice 1991-1992.

Tableau 2-35 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Différence	
		1991-1992		1990-1991			
		A-P		A-P		A-P	
		\$		\$		\$	
<b>Budgétaire</b>							
Système de navigation aérienne	225 362	5 552	273 727	5 572	(48 365)	7	(20)
Réglementation aérienne	70 197	942	69 662	935	535	4	(3)
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	4 534	49	4 807	52	(273)	4	(3)
Services des aéronefs	82 045	438	37,325	434	44,720	4	4
Direction et administration	8 967	76	9,107	72	(140)	4	4
<b>Total</b>		<b>391 105</b>		<b>394 628</b>		<b>(3 523)</b>	
Recettes portées au FRC		4 405		5 000		(595)	

**Explication de l'écart :** Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 3,5 millions de dollars, soit de 0,9 %, à ceux prévus en 1990-1991. La diminution est attribuable aux facteurs suivants :

En millions de dollars

**Budgétaire - Activités du Ministère**

**Dépenses de fonctionnement :**

- l'écart est attribuable au paiement spécial versé au programme d'indemnité compensatrice en 1990-1991 et aux paiements avec effet rétroactif de 19 millions de dollars dans le cadre du programme d'équité; aux diminutions dans les autres dépenses de fonctionnement, en partie contrebalancées par des augmentations dans les traitements et salaires.

(29,6)

**Dépenses en capital :**

- besoins accrus principalement en raison du projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne et de l'acquisition d'un aéronef à turboréacteurs et d'un simulateur.

73,8

**Subventions et contributions :**

- diminution mineure dans un accord de contribution.

(0,2)

**Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :**

- augmentation principalement attribuable à une plus grande partie de la taxe de transport aérien portée au crédit de l'activité Aviation, à la suite de l'élimination au Fonds renouvelable des aéroports

(47,5)



Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficacité des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

L'activité Aviation est responsable de l'élaboration et du fonctionnement du système de navigation aérienne civile, de la réglementation des activités de l'aviation civile, de la sensibilisation à la sécurité et de la prestation de services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux. Le Groupe Aviation doit administrer la Loi sur l'aéronautique et d'autres textes de loi pertinents. Pour assumer sa responsabilité, l'activité se divise en cinq sous-activités.

**Système de navigation aérienne** : cette sous-activité assure la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile. Elle comprend trois services principaux. Les Services de la circulation aérienne visent à empêcher les abordages et à assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne. Les Services techniques doivent assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne, des services de vol et des aides à la navigation pour les aéronefs. Les Services à l'aviation fournissent des plans, des exigences, des politiques, des normes et des procédures au système de navigation aérienne ainsi que des services d'étalonnage et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique.

**Réglementation aérienne** : cette sous-activité établit, administre et applique les règlements nécessaires à la conduite sûre des activités de l'aviation civile canadienne et à la prévention des accidents.

**Analyse et promotion de la sécurité aérienne** : cette sous-activité incite le personnel aéronautique et les exploitants d'aéronefs à observer des pratiques et procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation. Elle détecte et définit les manquements à la sécurité aérienne au moyen de la recherche et de l'analyse. Elle diffuse des renseignements pertinents sur la sécurité au personnel aéronautique et aux exploitants d'aéronefs (documents audio-visuels, programmes de sensibilisation et visites sur les lieux, etc.)

**Services des aéronefs** : cette sous-activité fournit et entretient des aéronefs à l'appui des activités des programmes de Transports Canada ainsi que d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral. Elle donne, entre autres, une formation professionnelle appropriée aux inspecteurs des clients de l'aviation civile et aux préposés à l'entretien des aéronefs de Transports Canada.

**Direction et administration** : cette sous-activité assure la gestion et l'orientation générales nécessaires à l'activité Aviation, notamment la définition de politiques et de priorités et la prestation de services de gestion des ressources.

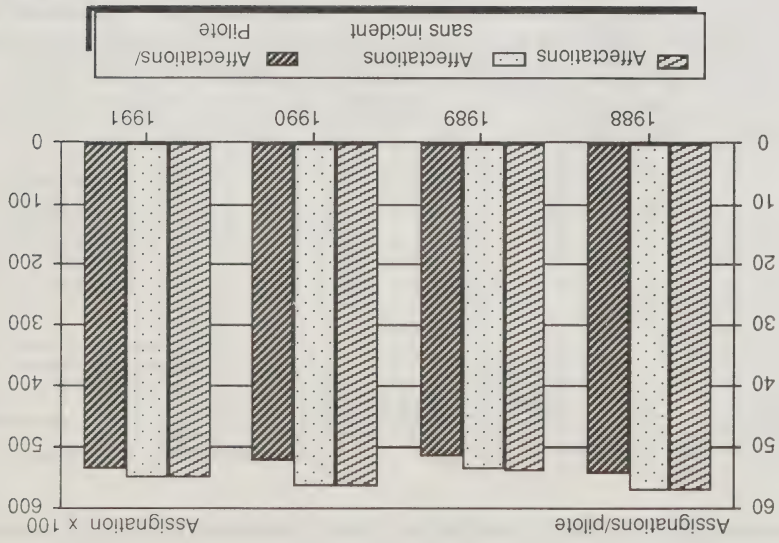


Tableau 2-34 : Affections de pilote

Le tableau 2-33 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-33 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
		Prévu	Réel	Réel	Réel
Dépenses brutes de fonctionnement		-	-	-	-
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)		-	-	-	-
Dépenses en capital		-	-	-	-
Subventions et contributions		-	-	-	-
Paielements aux administrations de pilotage		-	-	-	-
Atlantique		200	-	492	444
Laurentides		1 400	1 673	1 587	1 543
Grands Lacs		1 500	-	-	1 019
Pacifique		-	-	-	-
		-	3 100	1 673	2 079
		-	-	-	3 006

Il existe quatre administrations de pilotage au Canada, à savoir celles de l'Atlantique, des

Laurentides, des Grands Lacs (Limitée) et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'Etat de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Chacune des administrations de pilotage est chargée d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives; et d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide aussi les navires empruntant le réseau d'écluses. Le tableau 2-34 montre le nombre réel d'affectations de pilote faites par les administrations de pilotage et le nombre total d'affectations ne donnant lieu à aucun incident. Cependant, comme le trafic a quelque peu diminué et que des retards ont eu lieu dans la mise en application des augmentations tarifaires requises, il s'est avéré nécessaire d'obtenir une aide financière car les mesures de réduction des coûts ne suffisaient pas à compenser entièrement les diminutions de recettes.

Le tableau 2-31 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-31 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988	Réel
Dépenses brutes de fonctionnement	-	-	-	-
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	-	-	-	-
Recettes nettes de fonctionnement	-	-	-	-
Dépenses en capital	-	-	-	-
Subventions et contributions	-	-	-	-
Paiements à des sociétés d'Etat	6 672	7 763	7 740	5 964
	-	-	-	5 855
	6 672	7 763	7 740	5 855

La compagnie de navigation Canarcic Limitée, qui est une co-entreprise dont le gouvernement possède 51 % et la North Water Navigation Ltd., 49 %, doit fournir de très bons services de transport maritime dans l'Arctique, des services de navires-citernes, des services de gestion de navires et des services de soutien pour la mise en valeur des ressources, aux sociétés, collectivités et organismes du gouvernement présents dans la région.

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à éponger le déficit d'exploitation et les coûts de location du *M. V. Arctic*.

Le tableau 2-32 fait état des résultats d'exploitation de la Compagnie et du montant des subventions octroyés. Vu que cette dernière n'a pu mener ses activités pendant toute la saison, ses recettes ont été inférieures aux prévisions.

Tableau 2-32 : Résultats financiers

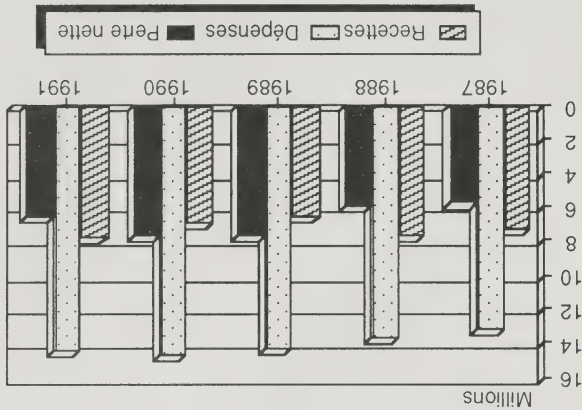
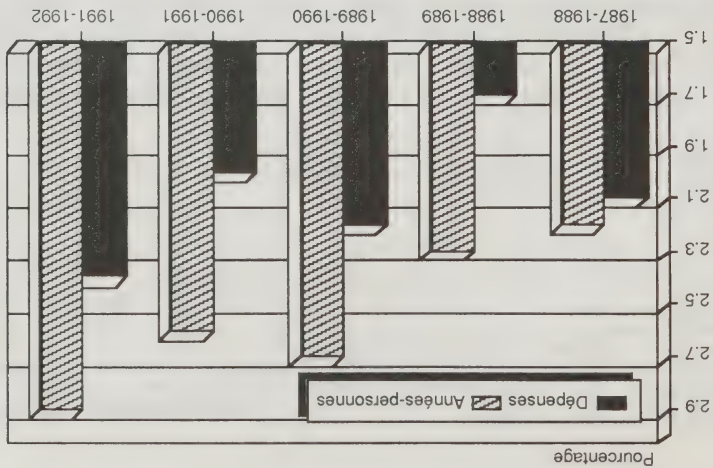


Tableau 2-30 : % des dépenses et années-personnes de Direction et administration par rapport à l'activité Marine/Garde côtière canadienne



L'augmentation peu élevée des ressources affectées à cette sous-activité est due à la charge de travail additionnelle provenant des sous-activités Finances et Personnel du Ministère et à la mise en place de services régionaux de gestion des ressources. Cette augmentation a été résorbée au sein de la sous-activité au moyen de réaffectations.



Le tableau 2-29 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-29 : Dépenses nettes

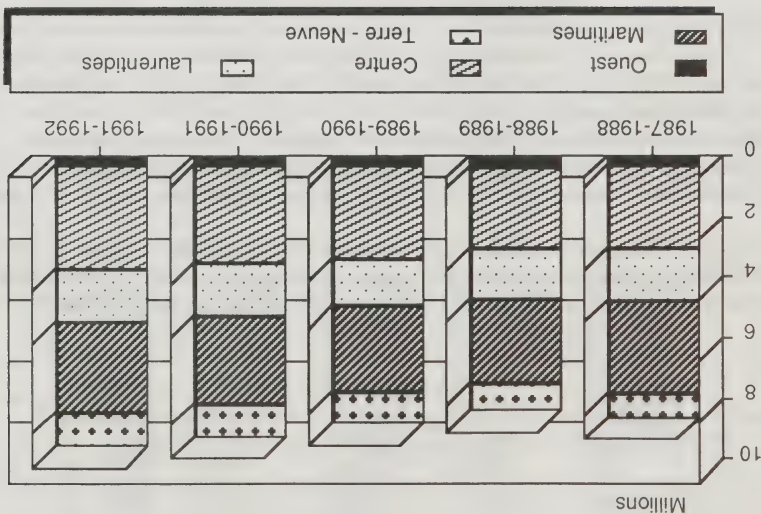
(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
	1991-92	1990-91	1989-90	Réel
Dépenses brutes de fonctionnement	10 632	10 108	11 871	9 220
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	-	-	(8)	-
Dépenses en capital	2 318	1 130	1 773	2 227
Recettes portées au FRC	12 950	11 238	13 636	11 447
Années-personnes	143	141	159	138
	81	153	190	303
	658			
	11 531			
	10 003			
	10 632	10 108	11 863	9 220

La sous-activité Direction et administration doit diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Le tableau 2-30 montre le pourcentage de ressources et d'années-personnes utilisées par cette sous-activité par rapport au total de celles qui sont affectées au programme Marine/Garde côtière canadienne. Ces ressources sont affectées aux bureaux du Sous-ministre adjoint/commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes, d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

Le tableau 2-28 montre le volume de marchandises dans les havres et ports publics, par région. Le volume a augmenté d'environ 8 %, ce qui représente l'augmentation des coûts de fonctionnement récupérés. De plus, neuf commissions de port, qui maintiennent à peu près 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays, sont des entités para-commerciales et sont presque entièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le tableau 3-24, p. 3-39 comporte la liste des prêts actuellement impayés.

Tableau 2-28 : Tonnes de marchandises maintenues dans les ports publics



Le tableau 2-26 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

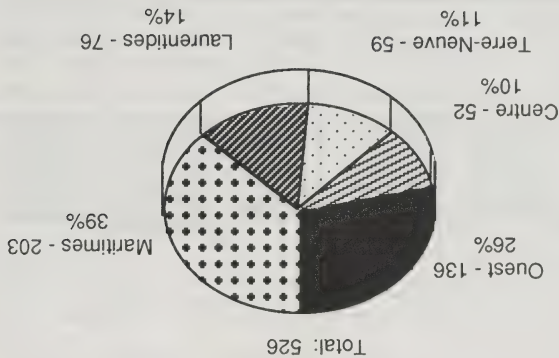
Tableau 2-26 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1991-1992	Prévu 1990-1991	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	33 156	30 667	33 572	33 904	29 451
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	-	-	-	-	-
Dépenses en capital	29 019	38 474	34 755	38 788	16 686
Subventions et contributions	5	5	67	22	118
62 180	69 146	68 394	72 714	46 255	
Recettes portées au FRC	12 544	12 621	10 946	11 449	10 949
Années-personnes	90	90	90	87	87

La sous-activité Havres et ports publics doit maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont liés au commerce maritime international du Canada.

Il existe 526 havres et ports publics dans tout le Canada et cette sous-activité est chargée de leur entretien, de leur administration et de leur expansion (voir la répartition régionale au tableau 2-27). Ces installations permettent l'accès à des collectivités isolées et appuie les industries locales. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes, cependant, on s'attend à ce qu'environ 43 % des coûts de fonctionnement soient récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Voir les recettes portées au Fonds du revenu consolidé au tableau 3-20, p. 3-35.

Tableau 2-27 : Havres et ports publics



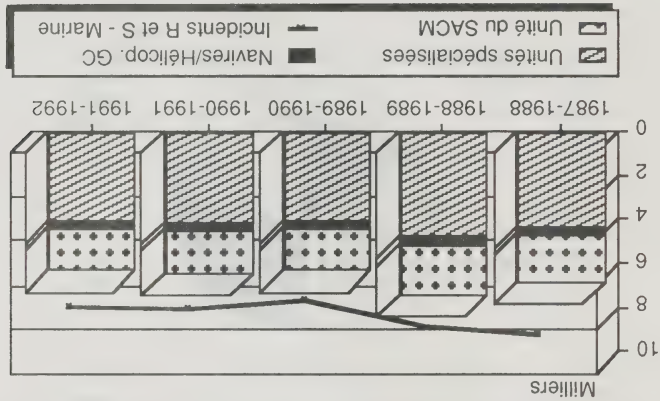


Tableau 2-25 : Nombre d'activités R et S de la GGC et nombre total d'incidents R et S de la Marine

En plus de sauver des vies, les unités spécialisées de R et S de la Garde côtière ont répondu à plus de 4 000 incidents dans lesquels les plaisanciers avaient besoin d'aide pour assurer la sécurité des passagers et/ou des marchandises. En outre, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) a répondu à plus de 2 000 demandes d'aide. Le nombre total d'incidents de R et S maritimes a diminué d'environ 14 p. 100 ces dernières années malgré l'augmentation du nombre de plaisanciers. La différence entre le nombre d'incidents et d'activités tient à ce que des activités ont été confiées à d'autres ministères fédéraux ou navires de sauvetage occasionnel qui se trouvaient plus près.

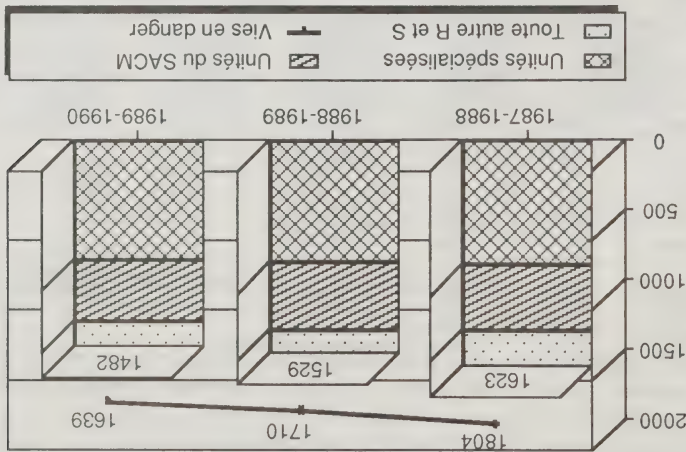


Tableau 2-24 : Vies sauvées/vies en danger

Le tableau 2-23 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-23 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1991-1992	1990-1991	Réel	Réel	Réel
1989-1990	1988-1989	1987-1988		
Dépenses brutes de fonctionnement	66 686	71 641	67 139	62 498
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	(31)	(31)	(60)	(31)
	66 655	71 610	67 079	62 467
Dépenses en capital	5 228	13 303	33 607	9 765
Subventions et contributions	1 750	1 605	1 258	1 118
	73 633	86 518	101 944	73 350
Recettes portées au FRC	-	-	504	678
	875	960	935	926
Années-personnes				906

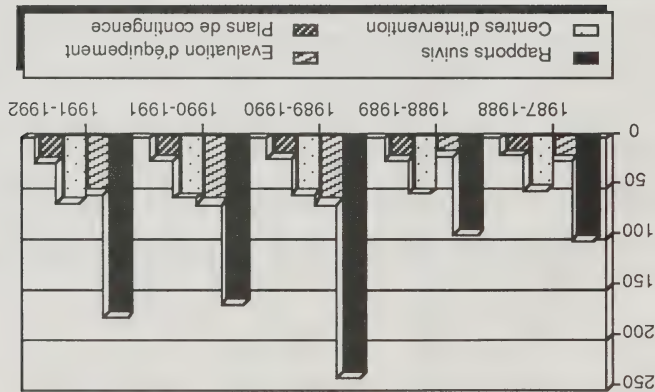
La sous-activité Recherche et sauvetage maritimes doit fournir des services de Recherche et sauvetage maritimes par l'entremise de la Garde côtière dans les secteurs dont la responsabilité incombe au Canada en vertu de conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) ainsi que dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent, promouvoir la sécurité nautique afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

Actuellement, la Garde côtière exploite soixante-quatorze navires spécialisés de recherche et sauvetage. De ce nombre, quarante et un sont des embarcations de sauvetage côtier (voir p. 3-42 pour une description de la flotte de la Garde côtière) et sont utilisés l'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance. Comme le montre le tableau 2-24, les ressources principales de R et S sont utilisées pour sauver environ 900 vies chaque année. De plus, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime permet de sauver plus de 400 vies chaque année.



Des ressources supplémentaires ont aussi été réaffectées en raison de l'intérêt du gouvernement pour l'environnement. Le tableau 2-22 montre l'augmentation de la charge de travail associée aux mesures d'intervention liées à la pollution ainsi que la hausse connexe du nombre de centres d'intervention conçus pour entreposer l'équipement de nettoyage nécessaire dans des emplacements appropriés pour améliorer le délai d'intervention qui va de une heure à six heures sur une base régionale. De plus, le nombre d'heures de formation a connu une hausse spectaculaire en passant de 5 000 heures en 1986-1987 à plus de 28 000 heures en 1990-1991. Cette demande supplémentaire pour la formation, à la fois interne et externe, témoigne de la sensibilisation accrue en matière d'environnement. Par ailleurs, des agents de liaison HAZMAT ont été nommés pour quantifier les risques associés au transport des produits chimiques et d'autres marchandises dangereuses en milieu marin.

Tableau 2-22 : Intervention en cas de pollution



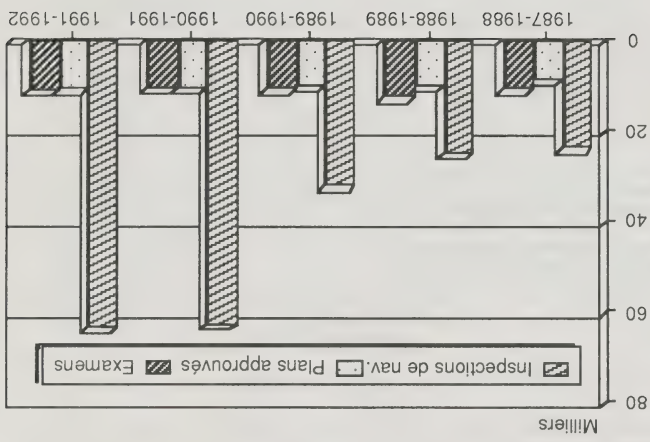


Tableau 2-21 : Charge de travail de la Sécurité des navires

La sous-activité Réglementation maritime doit élaborer, promouvoir et appliquer des règlements et des normes maritimes pour contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à la protection de l'environnement, atténuer les répercussions, sur l'environnement, de la pollution causée par les navires, et veiller à la mise en oeuvre d'un programme de sécurité en milieu de travail dans l'industrie maritime.

L'augmentation substantielle des inspections de navires (voir le tableau 2-21) découle de la hausse des inspections requises aux termes du contrôle des navires par l'Etat du port et des inspections additionnelles des conteneurs de marchandises dangereuses. Des ressources du personnel ont été réaffectées à cette sous-activité pour traiter l'augmentation de la charge de travail.

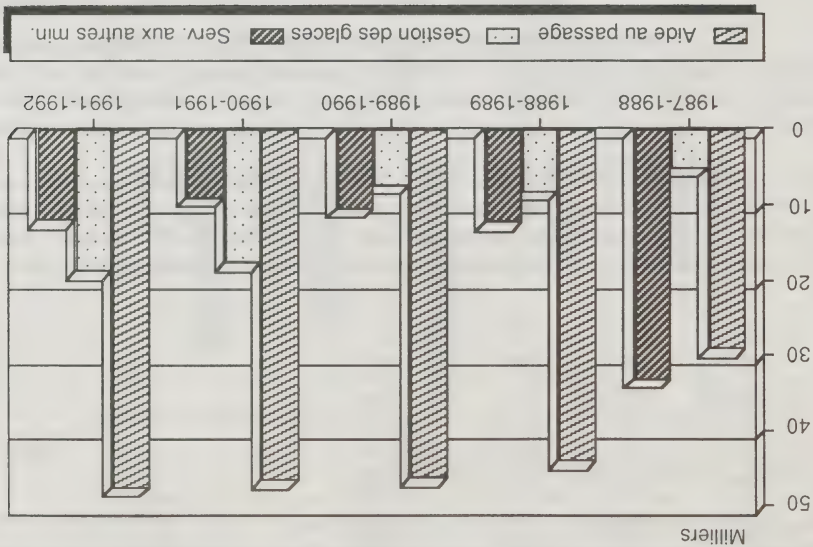
(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1991-1992				
Prévu				
1990-1991				
Réal				
1989-1990				
Réal				
1988-1989				
Réal				
1987-1988				
Réel	485	460	478	500
Recettes brutes de fonctionnement	40 150	37 683	38 906	37 683
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	(21)	(21)	(29)	(21)
Dépenses en capital	40 129	37 662	38 877	37 662
Subventions et contributions	5 129	9 341	5 169	9 341
Dépenses en capital	14	14	41	14
Recettes portées au FRC	45 272	47 017	44 087	45 272
Années-personnes	2 899	2 890	3 272	2 890
Années-personnes	523	500	478	523

Tableau 2-20 : Dépenses nettes

Le tableau 2-20 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Le tableau 2-18 montre une partie de la charge de travail de cette sous-activité. L'augmentation des activités de déglacage dans les installations portuaires de traversiers, des activités de déglacage dans les installations portuaires commerciales et des navires escortés en 1989-1990 reflète les rudes conditions hivernales enregistrées dans le golfe du Saint-Laurent et sur la côte est. Le tableau 2-19 montre le nombre d'heures consacrées par les navires à la prestation de services dans le cadre de cette sous-activité.

Tableau 2-19 : Heures - navires



Le tableau 2-17 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-17 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1991-1992	1990-1991	Réel	Réel	Réel
Dépenses brutes de fonctionnement	113 840	120 941	105 225	98 426
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	(13 586)	(13 886)	(12 236)	(10 654)
				(11 313)
Dépenses en capital	100 254	107 055	92 989	87 772
Subventions et contributions	30 309	20 132	54 518	27 296
	-	-	-	-
	130 563	127 187	147 507	115 068
Recettes portées au FRC	7 596	7 646	7 607	8 440
	1 043	1 069	946	1 122
Années-personnes				1 043

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique doit fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglacage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux encombrées de glace, de manière à appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs gouvernementaux, notamment le maintien de la souveraineté dans l'Arctique canadien, et réduire l'importance des inondations causées par des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

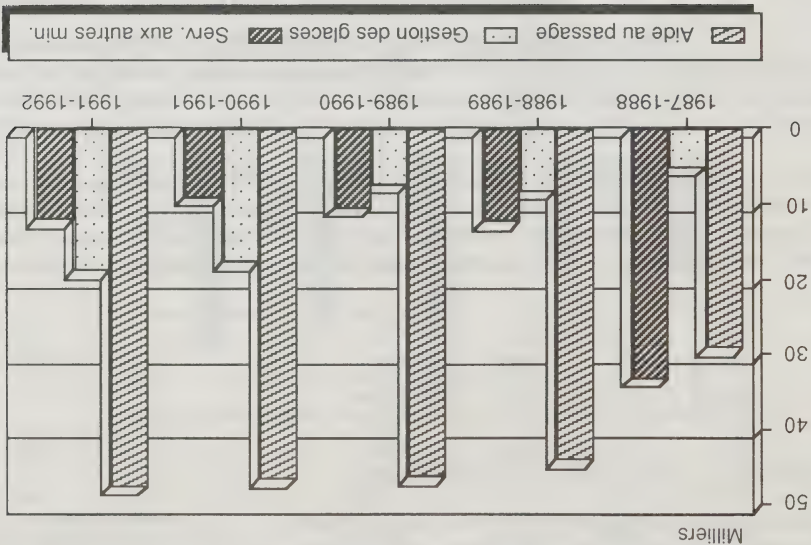
Sept brise-glace lourds sont utilisés. À ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation, qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces (voir la page 3-42 pour une description de la flotte de la Garde côtière). En outre, le NGCC *John Cabot* est affecté à Télé globe Marine Inc. sur la base du recouvrement complet des coûts. Une trentaine de collectivités de l'Est de l'Arctique reçoivent une moyenne de 52 000 tonnes de marchandises dans le cadre du ravitaillement de l'Est de l'Arctique, dont la coordination et le recouvrement des coûts incombent à la Garde côtière.

Tableau 2-18 : Statistiques sur la charge de travail

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
1991-1992	1990-1991	Prévu	Réel	Réel
Déglaçage des chenaux (en milles)	26 926	26 926	28 669	42 686
Déglaçage des installations portuaires de traversiers	55	55	127	32
Déglaçage des installations portuaires commerciales	248	248	256	155
Navires escortés	1 328	1 328	1 515	1 359
Lutte contre les inondations (distance en milles)				n/d
et services de gestion des glaces	23 151	23 151	20 574	23 329
				25 550

Le tableau 2-18 montre une partie de la charge de travail de cette sous-activité. L'augmentation des activités de déglacage dans les installations portuaires de traversiers, des activités de déglacage dans les installations portuaires commerciales et des navires escortés en 1989-1990 reflète les rudes conditions hivernales enregistrées dans le golfe du Saint-Laurent et sur la côte est. Le tableau 2-19 montre le nombre d'heures consacrées par les navires à la prestation de services dans le cadre de cette sous-activité.

Tableau 2-19 : Heures - navires





Le tableau 2-17 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-17 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
	1991-1992	Prévu	1989-1990	Réel
Dépenses brutes de fonctionnement	113 840	120 941	105 225	98 426
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	(13 586)	(13 886)	(12 236)	(10 654)
	100 254	107 055	92 989	87 772
Dépenses en capital	30 309	20 132	54 518	27 296
Subventions et contributions	-	-	-	-
	130 563	127 187	147 507	115 068
Recettes portées au FRC	7 596	7 646	7 607	8 440
	1 043	1 069	946	1 122
Années-personnes				1 043

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique doit fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglacage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux encombrées de glace, de manière à appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs gouvernementaux, notamment le maintien de la souveraineté dans l'Arctique canadien, et réduire l'importance des inondations causées par des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

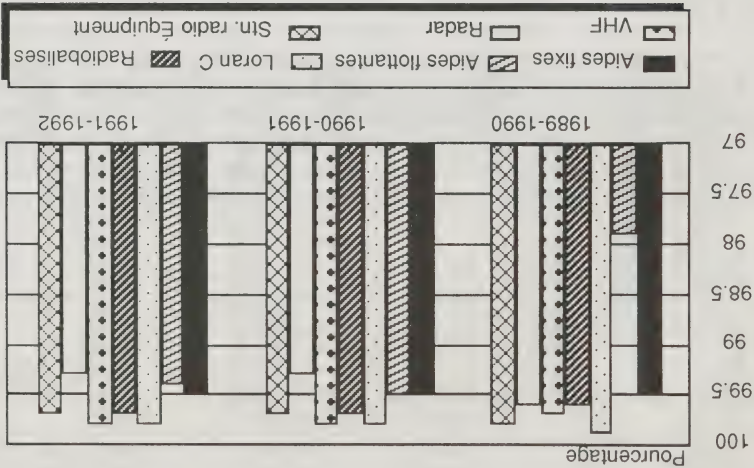
Sept brise-glace jours sont utilisés. À ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation, qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces (voir la page 3-42 pour une description de la flotte de la Garde côtière). En outre, le NGCC *John Cabot* est affecté à Téléglobe Marine Inc. sur la base du recouvrement complet des coûts. Une trentaine de collectivités de l'Est de l'Arctique reçoivent une moyenne de 52 000 tonnes de marchandises dans le cadre du ravitaillement de l'Est de l'Arctique, dont la coordination et le recouvrement des coûts incombent à la Garde côtière.

Tableau 2-18 : Statistiques sur la charge de travail

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
	1991-1992	Prévu	1989-1990	Réel
Déglaçage des chenaux (en milles)	26 926	26 926	28 669	42 686
Déglaçage des installations portuaires de traversiers	55	55	127	32
Déglaçage des installations portuaires commerciales	248	248	256	155
Navires escortés	1 328	1 328	1 515	1 359
Lutte contre les inondations (distance en milles)				n/d
et services de gestion des glaces	23 151	23 151	20 574	23 329
				25 550

Le tableau 2-15 montre le volume de trafic de marchandises transporté sur le réseau de navigation maritime canadien. En outre, le tableau 2-16 montre le pourcentage du temps de fonctionnement du matériel. Tout le matériel a été disponible plus de 99% du temps, à l'exception des aides flottantes à la navigation durant 1989-1990, dont la disponibilité a été touchée directement par la grève des équipages de navire.

Tableau 2-16 : Pourcentage du temps de disponibilité du matériel



Le tableau 2-14 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

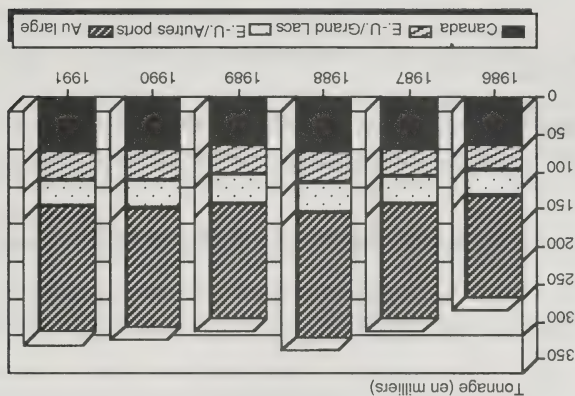
Tableau 2-14 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses 1991-1992		Prévu 1990-1991		Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses brutes de fonctionnement	280 083	279 224	242 824	225 490	224 910			
Recettes (nettes en vertu d'un crédit)	(1 406)	(873)	(345)	(700)	(757)			
Dépenses en capital	278 677	278 351	242 479	224 790	224 153			
Subventions et contributions	83 791	90	69 158	81 861	96 386	80 382	80 382	6 077
Recettes portées au FRC	3 320	347 599	325 009	322 579	310 612			
Années-personnes	3 283	3 237	3 254	3 303	3 416			

La sous-activité des Systèmes de navigation maritime est chargée de la fourniture, de l'exploitation et de l'entretien d'un réseau national de navigation maritime dont l'objet est de contribuer au mouvement sûr, efficace et rentable des navires dans les eaux canadiennes et les eaux internationales désignées.

Les ressources du programme sont utilisées pour entretenir environ 20 700 aides à la navigation fixes et flottantes, dont le nombre est demeuré à peu près constant au cours des dernières années, et 70 radiobalises dont le nombre a été réduit en 1985 de 135 qu'il était en vertu du plan d'entretien des radiobalises dans le cadre du programme de restrictions budgétaires du gouvernement. En outre, bien que le nombre de stations radio se soit accru de 152 à 170, les coûts ont été réduits grâce à l'adoption de la commande à distance de certaines stations, réduisant ainsi le nombre d'années-personnes requises.

Tableau 2-15 : Total des volumes de trafic maritime



Depenses en capital :

- remplacement pendant l'année d'une réaffectation du capital résultant de la décision d'appliquer temporairement la réduction par le gouvernement au Programme de la marine au moment de la préparation du Budget des dépenses 100,0
  - changements dans les mouvements de trésorerie et le début des projets (3,9)
- Subventions et contributions :

- la remise à plus tard du projet du pont Laviolette a réduit le recours au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (1,2)

Budgétaire - Sociétés d'Etat et autres organismes

- besoins accrus de la compagnie de navigation Canartic Limitée 2,9
- déficit de l'Administration de pilotage des Laurentides 1,7

Données sur le rendement et justification des ressources

Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats suivants du programme représentent la majeure partie des ressources humaines et financières affectées à l'Activité. Des mesures évaluant les niveaux de réalisation sont données sous les postes de sous-activité ci-dessous. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources de l'Activité Marine sont les suivants:

- la navigation sans entrave et le mouvement rapide des navires, dans les glaces au besoin, dans des conditions de risque acceptable;
- la réduction des risques et des pertes de vie;
- la protection de l'environnement et des biens;
- l'appui en toute rentabilité du commerce maritime à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada.

Les principales variables qui influent soit sur les ressources affectées à l'Activité, les résultats attendus, ou les deux sont les suivants :

- les conditions météorologiques (glaces) défavorables ou favorables;
- les taux internationaux de change et d'intérêt, y compris les variations dans le coût de la vie;
- le trafic des navires, y compris les embarcations de commerce, de pêche et de plaisance;
- les incidents de Recherche et de sauvetage maritimes.

Tableau 2-13 : Résultats financiers de 1989-1990

(en millions de dollars)				
1989-1990				
	Réel	Budget	Différence	
	A-P	A-P	\$	A-P
Budgétaire				
Systèmes de navigation maritime	325 009	3 254	313 473	3 295
Dégelçage et opérations dans l'Arctique	147 507	946	153 973	1 143
Réglementation maritime	44 087	478	31 626	475
Recherche et sauvetage maritimes	101 944	935	98 648	950
Havres et ports publics	68 394	90	88 922	88
Direction et administration	13 636	159	9 902	111
La compagnie de navigation Canartic Limitée	7 740	-	4 806	-
Services de pilotage	1 673	-	-	-
Dépenses totales	709 990	5 862	701 350	6 062
Inutilisation prévue en capital			(100 000)	
	709 990	5 862	601 350	6 062
Recettes portés au FRC	26 828		24 676	
				2 152

**Explication de la différence** : Les besoins financiers réels ont été supérieurs d'environ 108,6 millions de dollars, soit 18,1%, au Budget principal, ce qui est attribuable à ce qui suit :

**Budgétaire - Activités du Ministère**

En millions de dollars

**Dépenses de fonctionnement :**

- diminution des salaires découlant de l'adoption de la moyenne des salaires, en partie compensée par le gel des années-personnes et la grève des équipages de navires 5,5
- économies de carburant résultant d'un volume plus faible et d'une variation favorable des prix (6,0)
- coût accru des voyages, de l'électricité, des matériaux et fournitures et des services professionnels et spéciaux résultant d'augmentations 7,7
- économies dans le dragage et la réparation de quais (5,5)
- diminution des recettes résultant du retard dans la mise en oeuvre du recouvrement des coûts des aides à la navigation (5,0 m \$) recouvrements diminués de Pêches et Océans (1,0 m \$), plus petit volume de cargaison pour le ravitaillement de l'Est de l'Arctique (1,3 m \$) et autre réductions diverses (0,1 m \$) 7,4



Tableau 2-11 : Dépenses et recettes estimées de l'Activité en 1991-1992

(en milliers de dollars)									
Dépenses	Recettes et recouvrements	Sociétés d'Etat	Capital et contributions	Fonctionnement	Subventions	Total	Recettes	Besoins nets en ressources	
Systèmes de navigation maritime	280 083	83 791	90			363 964	(1 406)	362 558	
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	113 840	30 309	-			144 149	(13 586)	130 563	
Réglementation maritime	40 150	5 129	14			45 293	(21)	42 272	
Recherche et sauvetage maritimes	66 686	5 228	1 750			73 664	(31)	73 633	
Havres et ports publics	33 156	29 019	5			62 180		62 180	
Direction et administration	10 632	2 318	-			12 950	-	12 950	
La compagnie de navigation Canartic Limitée	-	-	-			6 672	-	6 672	
Services de pilotage	(30 000)	-	-			-	-	(30 000)	
Initiatisation prévue	514 547	155 794	1 859	6 672	6 672	678 872	(15 044)	663 828	

## Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-12 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital pour l'Activité, ventilés selon les éléments pertinents du plan d'investissement du Ministère. Pour plus de renseignements sur les programmes d'investissement de l'Activité, voir les analyses des sous-activités qui commencent à la page 2-18 et la discussion générale du programme d'immobilisations qui commence à la page 3-4 de la section III.

Tableau 2-12 : Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement

(en milliers de dollars)				
Budget des dépenses				
	1991-1992	Prévu	Réel	Réel
		1990-1991	1989-1990	1988-1989
Plan d'investissement de la flotte	46 971	51 136	99 864	63 885
Plan de gestion des biens de Havres et Ports publics	29 019	38 487	34 958	39 072
Autre plan d'investissement à long terme de la Garde côtière	79 804	61 915	76 861	73, 709
	155 794	151 538	211 683	176 666

Dépenses de fonctionnement :

●	réaffectation des années-personnes et des salaires et traitements afférents, combinée à des paiements de parité salariale et à des hausses de traitement rétroactives	27,0
●	accroissement des coûts attribuables au radoub de navires, aux frais de déplacement et d'électricité	2,1
●	transfert de capitaux associés à la nouvelle politique de comptabilité des immobilisations	17,3
●	accroissement des coûts lié au carburant (5,8 millions) partiellement compensé par une réduction imposée de volume (3,9 millions)	1,9
●	divers autres changements	(2,9)
●	réduction de 2% imposée par le gouvernement	(4,6)
Dépenses en capital :		
●	réaffectation à d'autres activités due aux changements dans les mouvements de trésorerie et les projets reportés i.e. construction du traversier Northumberland et des quais	(37,0)
●	transfert à des dépenses de fonctionnement liées à la nouvelle politique de comptabilité des immobilisations	(17,3)
●	réduction de 2% imposée par le gouvernement	(14,0)
Subventions et contributions :		
●	diminution des besoins du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	(0,1)
Budgétaire - Sociétés d'Etat et autres organismes		
●	accroissement des besoins de la compagnie de navigation Canarcic Limitée	1,7
●	accroissement des besoins en services de pilotage	3,1

**Explication de la différence** : Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 35,7 millions de dollars, soit de 5,1%, aux prévisions de dépenses de 1990-1991. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

**Budgétaire - Activités du Ministère**

**Dépenses de fonctionnement :**

- accroissement des besoins en années-personnes et déficits au chapitre des salaires moyens et de paiements rétroactifs de traitement pour 1990-1991 seulement, partiellement compensés par une hausse des salaires et des traitements pour 1991-1992. (0,7)
- amélioration des régimes d'avantages sociaux des employés. 3,7
- ajustement en raison de l'élimination de la taxe de vente fédérale (5,5)
- transfert des ressources en vertu de la nouvelle politique de comptabilité des immobilisations (2,6)
- divers autres ajustements (0,8)
- non-utilisation prévue à déterminer au cours de l'année financière (30,0)

**Dépenses en capital :**

- modifications dans l'encaisse et report de projets en raison de l'insuffisance de fonds, par ex. la construction du traversier Northumberland et des terminaux correspondants ; les installations de traversiers entre l'île Pelée et le continent ; le remplacement des simulateurs maritimes. 4,3
- diminution des besoins du SACSM pour 1990-1991 seulement 0,1

**Subventions et contributions**

- diminution des besoins de la compagnie de navigation Canarcic Limitée (1,1)
- accroissement de l'autoinsuffisance financière pour les administrations de pilotage (3,1)

**Explication des prévisions de 1990-1991** : Les prévisions de 1990-1991 sont inférieures de 22,8 millions de dollars, soit de 3,2%, au Budget principal de 722,3 millions de 1990-1991. Cet écart est attribuable aux points principaux suivants :

**Réglementation maritime** : cette sous-activité comprend les services de la Direction de la sécurité des navires (administration et application des règlements relatifs à la sécurité des navires et de la pollution causée par les navires et administration du programme d'hygiène et de sécurité au travail dans l'industrie maritime) ; un autre organisme, les Urgences de la GGC s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et notamment de fournir des ressources.

**Recherche et sauvetage maritimes** : cette sous-activité comprend les opérations de recherche et de sauvetage (unités spécialisées de recherche et sauvetage et services connexes, réalisées de concert avec le ministère de la Défense nationale) ; recherche et sauvetage, prévention (promotion de la sécurité en embarcation au moyen de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certains aspects de la sécurité) ; le service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (organisme composé de bénévoles qui se joint aux opérations de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne, qui dispose de ressources de recherche et de sauvetage et qui participe aux programmes de sécurité en embarcation).

**Havres et ports publics** : cette sous-activité comprend l'entretien, l'administration et l'aménagement de 526 ports et havres publics à l'appui du transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès aux collectivités isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

**Direction et administration** : cette sous-activité a pour fonction de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes pour l'ensemble de la sous-activité ; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les Régions.

**Sociétés d'Etat et autres corporations** : d'autres activités sont également visées; elles sont menées par l'intermédiaire de sociétés d'Etat et d'autres organismes, et comprennent notamment les services de pilotage en eaux canadiennes, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des ports de neuf commissions de port et l'exploitation du *N.M. Arctic* par la compagnie de navigation Canarcitic Limitée.

## Sommaires des ressources

Les activités de la Marine et de la Garde côtière canadienne constituent environ 30,9 % du total net des dépenses du Ministère et 29,6 % du total d'années-personnes pour 1991-1992.

Tableau 2-10 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Différence	
		1991-1992	A-P	1990-1991	A-P	\$	A-P
<b>Budgétaire</b>		362 558	3 283	347 599	3 237	14 959	46
Systèmes de navigation maritime		130 563	1 043	127 187	1 069	3 376	(26)
Dégelacage et opérations dans l'Arctique		45 272	523	47 017	500	(1 745)	23
Réglementation maritime		73 633	875	66 518	960	(12 885)	(85)
Recherche et sauvetage maritimes		62 180	90	69 146	90	(6 966)	
Havres et ports publics		12 950	143	11 238	141	1 712	
La compagnie de navigation Canarcitic Limitée		6 672	-	7 763	-	(1 091)	2
Services de pilotage		-	-	3 100	-	(3 100)	-
Ressources qui ne seront pas utilisées	(30,000)	-	-	-	-	(30 000)	-
<b>Dépenses totales</b>		663 828	5 957	699 568	5 997	(35 740)	(40)
<b>Recettes portées au FRC</b>		26 440		26 800		(360)	

\* Le Ministère effectuera d'autres réductions de dépenses pendant l'année. Prévu à l'origine pour le groupe Marine, elles s'étendront à l'échelle du Ministère.



Objetif

Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime, afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques ainsi qu'à la protection de la qualité du milieu marin dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

Description

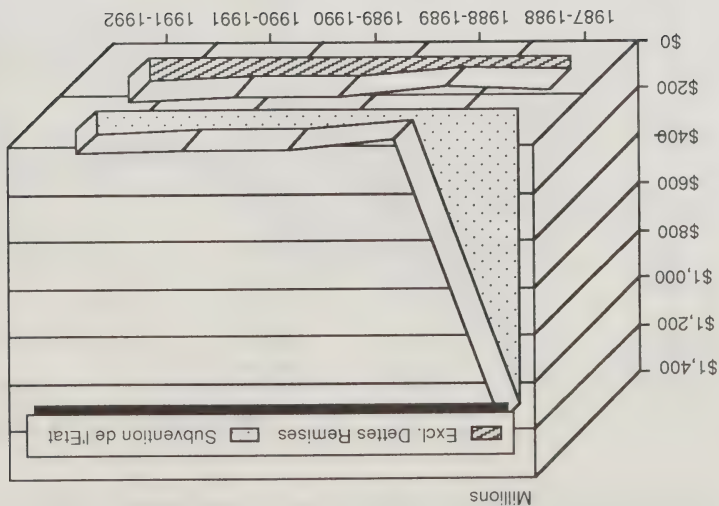
Les activités de la Marine et de la Garde côtière canadienne comportent les sous-activités suivantes :

**Systèmes de navigation maritime** : ces systèmes comprennent des aides à la navigation de courte portée (bouées et aides à terre, notamment des phares et des racons) qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés et d'aides à la navigation de longue portée (le Loran C et les radiophares) qui permettent la navigation longue distance et la détermination de la position. Le développement, l'entretien et la protection des voies navigables consistent en l'établissement, l'entretien et la protection des voies navigables améliorées selon des paramètres établis, au moyen de la construction d'ouvrages directeurs, c.à-d. la prévention de l'envasement, le sondage du chenal, le dragage, la protection des rives, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages et l'enlèvement et l'aliénation d'épaves ; les services du trafic maritime contribuent à la sécurité et à la rapidité du trafic maritime, au moyen de la gestion du trafic, de la prestation de conseils et d'instructions aux navigateurs, et de la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes afin de détecter les déficiences et les difficultés, vérification qui s'effectue, par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), du Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) et du Système de trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG). Les stations radio de la Garde côtière (SRGC), par l'intermédiaire d'un réseau de stations radio dotées de personnel ou télécommandées offrant un service de communications en cas de détresse et un service de communications de sécurité. Ce service peut diffuser des bulletins météorologiques, des renseignements visant à assurer la sécurité de la navigation et des renseignements sur l'état des glaces. Les SRGC assurent aussi un service de correspondance publique et un service de communications au commandement et au contrôle de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Enfin, cette sous-activité assure la prestation de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de diverses publications.

**Dégelage et opérations dans l'Arctique** : cette sous-activité comprend l'aide au passage des navires dans les eaux encombrées de glace (ce qui comprend l'escorte des navires et le dégelaage de ports sur demande afin de faciliter les mouvements des cargos et des navires de pêche) ; la gestion des glaces (surveillance et contrôle du mouvement des glaces sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal afin d'éviter les dommages aux propriétés menacées d'inondation ou la perte de celles-ci) ; la coordination du ravitaillement annuel de l'Est de l'Arctique (approvisionnement des collectivités isolées du Nord et des installations de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement) ; le soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux (le plus important de ces services est l'attrèglement du NGCC John Cabot par Télélobe Marine Inc. et la prestation de services d'hélicoptères au ministère de l'Environnement).



Tableau 2-9 : Paiements à des sociétés d'Etat



Le tableau 2-8 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières, par cette sous-activité.

Tableau 2-8 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
		Prévu	Réel	Réel	Réel
Dépenses de fonctionnement	12 220	11 237	12 792	9 034	6 787
Recettes	-	-	-	-	-
Dépenses en capital	339	4,810	4,509	536	500
Subventions et contributions	4,760	201	4,739	4,739	8,200
		17 319	16 248	17 508	15 487
Paielements aux sociétés d'Etat					
Place du havre canadienne	32 350	20 020	32 053	-	2 775
Société canadienne des ports	28 700	27 300	26 900	25 400	649 450
SPJCC <sup>2</sup>	35 575	32 630	13 948	8,783	65 981
Société du port de Montréal	-	-	-	-	132 995
Société du port de Vancouver	-	-	-	-	76 494
Société du port de Saint-Jean	-	-	-	-	37 768
Société du port de Prince Rupert	-	-	-	-	27 085
Société du port de Halifax	-	-	-	-	25 556
Total des Sociétés d'Etat	96 625	79 950	72 901	36 958	1 037 314*
Années-personnes	113 944	96 198	90 409	51 267	1 052 801
	116	119	106	135	108

\* Y inclus 1 021,9 millions de dollars de dettes remises pour de sociétés d'Etat et d'autres sociétés.

1. Administration de la voie maritime du Saint-Laurent  
2. Société les ports Jacques-Cartier et Champlain

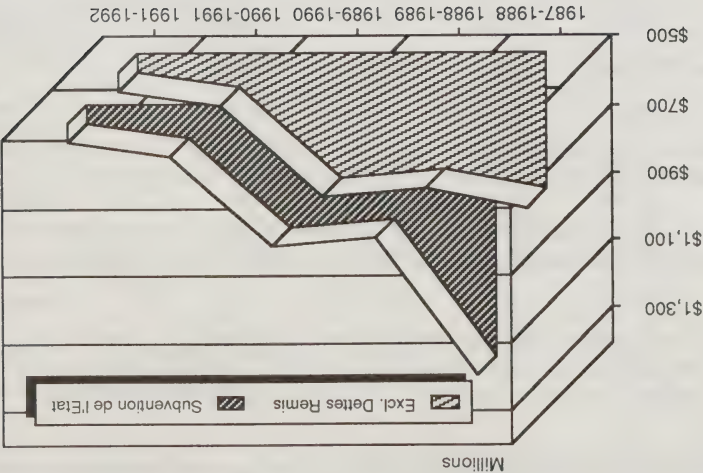
Les ressources allouées à l'élément direction de cette sous-activité en terme d'années-personnes et de salaires servent essentiellement à planifier, administrer et contrôler toute l'activité et à fournir un point de coordination régional global.

Les ressources de l'élément coordination sont consacrées à l'administration des cycles de planification des sociétés d'Etat, à la coordination des documents du Cabinet et aux mesures résultant de politiques nouvelles. En outre, cet élément coordonne les relations du Ministère avec d'autres gouvernements nationaux, d'autres ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux et avec tous les secteurs de l'industrie.

Le rendement est établi en fonction du nombre de documents traités (environ 1 200 documents et notes d'information du Cabinet) et du dépôt, en temps voulu, des plans généraux et des documents afférents (100 plans généraux et rapports annuels déposés une fois l'an).

Le tableau 2-9 illustre la réduction progressive des paiements à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour la remise en état du Canal de Welland, programme qui doit être remplacé par un programme d'entretien annuel de la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain. Voir également la page 3-46. Une dette approximative de 1 021,9 millions de dollars (en dollars 1987-1988) de certaines sociétés d'Etat et de certains ports a été remise. Une explication est fournie à la page 2-8 à ce propos.

Tableau 2-7 : Paiements aux Sociétés d'État



Le tableau 2-6 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-6 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses			
		1991-1992	1990-1991	1989-1990	Réel
Dépenses de fonctionnement	9 310	8 379	7 898	8 790	8 181
Recettes	-	-	-	-	-
Dépenses en capital	1 230	486	562	568	532
Subventions et contributions	166 287	170 510	178 556	264 427	230 229
Paiements aux sociétés d'Etat	144 558	136 800	265 467	126 481	455 162
Marine Atlantique					
Coast Ferries	-	-	-	-	75
VIA Rail	411 900	432 500	521 121	607 438	604 438
Chemins de fer nationaux	9	37	83	113	19 453
Total des Sociétés d'Etat	556 467	569 337	786 671	734 032	1 079 128
Total budgétaire	733 294	748 712	973 687	1 007 817	1 318 070
Non-budgétaire					
Société du port de St. John's	-	-	-	1 000	1 000
Société du port de Prince Rupert	-	-	17 260	-	-
Total non budgétaire	-	-	17 260	1 000	1 000
Années-personnes	733 294	748 712	990 947	1 008 817	1 319 070
	90	87	94	101	111

En 1991-1992, on s'attend à ce que les ressources de cette sous-activité soient distribuées comme suit : 75,8 % aux sociétés d'Etat, 15,9 % aux subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 8,3 % aux frais généraux administratifs, au contrôle et à la coordination.

Les résultats du programme de l'Air sont mesurés par le nombre de consultations internationales et bilatérales avec les E.-U. (environ 11 par année) et le nombre d'accords négociés (environ 4 par année). Dans le Groupe Marine, la demande d'ententes de subvention (environ 14 par année) et de projets d'immobilisations ou de réparations importantes (de 1989-1990 à 1991-1992, le nombre de projets a augmenté de 8 par année, et il est actuellement estimé à 22 par année) est mesurée par l'a-propos des négociations et des présentations. Les décisions de principe concernant le Groupe Surface visent à réduire le fardeau de la réglementation, les interventions gouvernementales et, en général, à rendre les industries du transport ferroviaire et routier plus ouvertes, efficaces, innovatrices et compétitives. Les résultats sont mesurés par le nombre de documents de base nécessaires et les présentations au Gouverneur en conseil.

Le tableau 2-7 montre la baisse constante des paiements aux sociétés d'Etat. La remise d'une dette de 327 600 000 \$ (en dollars de 1987-1988) à Marine Atlantique en 1987-1988 a été enlevée pour mieux montrer la tendance. Cette remise de dette et quelques autres qui paraissent dans la sous-activité Direction et coordination avaient toutes été radiées des comptes du Canada auparavant. Voir aussi p. 3-48.

Les ressources consacrées à cette sous-activité visent la détermination et l'analyse des points d'intérêt à court et à long terme au chapitre des transports ainsi que la prestation de recherches, de statistiques et de prévisions dans le domaine économique et d'autres données requises pour les stratégies, l'évaluation de la politique opérationnelle et le processus décisionnel.

Près de 40 projets de recherche sont entrepris chaque année en égard aux besoins opérationnels et de planification. De même, 35 analyses de données sont effectuées, en moyenne, par année relativement aux mouvements de transport, à l'échelle internationale et nationale et par emplacement.

La fluctuation des dépenses enregistrée dans cette sous-activité est directement reliée au projet d'étude sur la consommation de drogues et d'alcool, lequel fait partie de cette composante.

Pour évaluer les résultats, on se fonde principalement sur les commentaires fournis par les groupes opérationnels et d'utilisagers ainsi que sur la qualité des conseils d'orientation et l'efficacité de l'exécution des programmes.

## Recherche et développement

Le tableau 2-5 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

Tableau 2-5 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Réal		Réal		Réal	
		1991-1992		1990-1991		1989-1990		1988-1989		1987-1988	
Dépenses de fonctionnement (Recettes)		16 992		17 437		16 977		17 279		15 480	
Dépenses de fonctionnement nettes		16 992		17 437		16 977		17 279		15 480	
Dépenses en capital		50		1 231		1 191		2 495		1 334	
Subventions et contributions		-		-		98		139		100	
Années-personnes		17 042		18 668		18 266		19 913		16 914	
		51		46		52		59		62	

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de répondre aux besoins d'innovations techniques du Ministère et du secteur des transports. Les objectifs stratégiques du programme sont d'augmenter la sûreté et la sécurité du transport, d'améliorer l'efficacité des activités de Transports Canada, d'augmenter la productivité et la compétitivité du secteur des transports au Canada, et de rendre équitables et accessibles les services de transport.

Le programme de recherche et développement vise à découvrir des innovations techniques qui permettront au Ministère de relever les défis de l'avenir. Environ 9 millions de dollars sont injectés chaque année dans ce programme.

De par leur nature, les travaux de recherche et de développement produisent des résultats à long terme. Par conséquent, l'évaluation des résultats ne peut être faite immédiatement. Cependant, les résultats peuvent être mesurés par le taux de succès des applications, des produits et de la mise en oeuvre des techniques, les innovations véritablement utilisées, les applications secondaires dans l'industrie et la reconnaissance professionnelle (récompenses, brevets, citations).



En millions de dollars

- **Ponts Jacques-Cartier et Champlain** : entreprise d'un important programme d'entretien

3,3

#### Données sur le rendement et justification des ressources

#### Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats de programme suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'activité. On trouve sous les rubriques des sous-activités suivantes des mesures qui évaluent le degré de réussite. Les résultats prévus de l'application des ressources de l'activité politiques et coordination comprennent :

- la mise en œuvre opportune des plans d'entreprise, de la politique et de la législation;

- l'aide financière opportune qui permet d'apporter des améliorations de productivité dans le secteur du transport, et

- le financement bien contrôlé et géré des services de transport de voyageurs par chemin de fer, de transport de grain et de transport côtier et par traversier, des systèmes de développement économique, de la sécurité routière et de l'efficacité du trafic et sélection d'autres intérêts reliés au transport.

Les principales variables qui touchent les ressources attribuées à l'Activité, les résultats attendus ou les deux comprennent :

- le paiement à temps des subventions et contributions qui dépendent de l'observation par le bénéficiaire des conditions prescrites, et
- les directives des ministres.

#### Politiques et analyses stratégiques

Le tableau 2-4 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières pour cette sous-activité.

**Tableau 2-4 : Dépenses nettes**

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses			Prévu		
1991-1992			1990-1991		
Dépenses de fonctionnement			7 876		
Recettes			-		
6 860			9 357		
5 999			-		
7 619			136		
Subventions et contributions			10		
-			6 145		
6 860			7 772		
Années-personnes			58		
54			57		
60			69		

**Explication de la différence** : Les besoins financiers réels ont été de 42,6 millions de dollars ou 3,8 % inférieurs à ceux qui étaient prévus dans le budget principal de 1989-1990. En voici les causes principales :

**Budgétaire - Activités du Ministère**

En millions de dollars

**Dépenses de fonctionnement :**

- Augmentation des coûts salariaux (1,8 million de dollars) et du lancement de la recherche et du développement de base (3,8 millions de dollars); compensée par la baisse d'autres dépenses de fonctionnement (1,0 million de dollars)
- 4,7

**Dépenses en capital :**

- 17,4 millions de dollars pour la construction d'un traversier pour les services de traversiers I.-P.-É. - N.-É. transférés à l'activité marine en 1989-1990
- (17,5)

**Subventions et contributions :**

- diminution des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (0,9 million de dollars), en raison de retards de lancement, de l'autoroute 13, Mirabel/Dorval (10,0 millions de dollars), du code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (2,4 millions de dollars), du fret des services de traversier et de transport côtier (1,2 million de dollars), du transport du fret à Terre-Neuve (5,9 millions de dollars), du programme de remise en état d'embranchements dans les Prairies (0,3 million de dollars), de la location de wagons-trémies (2,7 millions de dollars), du transport maritime en Colombie-Britannique (0,2 million de dollars), des suppléments de retraite de Terre-Neuve (0,3 million de dollars), de la caisse de prévoyance de l'I.-P.-É. (0,1 million de dollars) et des programmes d'amélioration des routes (9,7 millions de dollars), compensée par une augmentation des dépenses relatives à la compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve (1,0 million de dollars), à l'accord de coopération avec l'I.-P.-É. (2,0 millions de dollars), à l'ARTC (0,1 million de dollars) et au pont Victoria (0,3 million de dollars)
- (30,3)

**Budgétaire - Sociétés d'État :**

- **Marine Atlantique S.C.C.** : augmentation des dépenses en raison du programme d'immobilisations et augmentation des recettes d'exploitation.
- 12,0
- **VIA Rail** : conversion du matériel roulant à l'électricité retardée, donnant lieu à des excédents de fonds
- (19,9)
- **Société canadienne des ports** : captage de pousière à Churchill et acquisition de la propriété Hammons à St. John's
- 5,1

Subventions et contributions :

- réduction des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (12,5 millions de dollars), de l'autoroute 13 (1,5 million de dollars), de la location des wagons-trémiés (1,6 million de dollars) et des services de traversier et de transport côtier des marchandises (0,2 million de dollars), de l'accord de coopération de l'I-P.-E. (1,3 million de dollars) et de l'accord sur la route transcanadienne (0,8 million de dollars); compensée par l'augmentation des dépenses relatives aux programmes d'amélioration des routes (6,5 millions de dollars), au code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (1,9 million de dollars), au camionnage dans l'Ouest (OTG) (0,4 million de dollars), à la Borden Mercantile Co. Ltd. (0,2 million de dollars).
- (8,9)

Budgétaire - Sociétés d'Etat

- **Ponts Jacques-Cartier et Champlain** : augmentation des dépenses en raison d'un important projet d'entretien.
- 2,0

- **Société canadienne des ports** : captage de poussière, projets de chauffage à entreprendre à Churchill au printemps de 1991 seulement;
- (3,4)

- **VIA Rail** - réserve bloquée par le Conseil du Trésor
- (2,5)

Tableau 2-2 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1991-1992

(en millions de dollars)					
Recettes et Besoins	Recettes et recouvrements	Dépenses			
		Fonction-nement	Capital	Subventions et contributions	Sociétés d'Etat
Budgétaire		6 860	-	-	6 860
Politiques et analyses stratégiques	-	6 860	-	-	-
Recherche et développement	-	16 992	-	50	17 042
Politiques des transports et aide financière	-	9 310	1 230	166 287	733 294
Direction et coordination	-	12 220	339	4 760	113 944
		45 382	1 569	171 097	653 092
					871 140
					-
					871 140

Examen des résultats financiers

Tableau 2-3 : Résultats financiers de 1989-1990

(en millions de dollars)					
Budgetaire	Actual	A-P	\$	Budget	A-P
Politiques et analyses stratégiques	9 460	57	5 615	43	3 845
Recherche et développement	18 266	52	19 477	51	(1 211)
Politiques des transports et aide financière	973 687	94	1 030 028	88	(56 341)
Direction et coordination	90 409	106	79 349	115	11 060
	1 091 822	309	1 134 469	297	(42 647)
					12
Non-budgétaire	17 260		17 260		-
Politiques des transports et aide financière	1 109 082	309	1 151 729	297	(42 647)
					12

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

- accroissement de dépenses pour des réparations essentielles à l'infrastructure des terminus de traversiers 0,5

Dépenses en capital :

- dépenses en capital : augmentation des frais de dragage de ports et de chenaux pour l'I.-P.-É et la N.-É. 0,9

Subventions et contributions :

- réduction des dépenses en ce qui a trait aux programmes d'amélioration des routes (20 millions de dollars), au code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (1,9 million de dollars), au camionnage dans l'Ouest (0,4 million de dollars), à la Borden Mercantile Co. (0,2 million de dollars), aux ententes de développement économique et régional (EDER) (6,5 millions de dollars), compensée par l'augmentation des dépenses relatives au transport maritime en Colombie-Britannique (0,9 million de dollars), l'entente de coopération de l'I.-P.-É (1,3 million de dollars), l'autoroute 13 (1,5 million de dollars), la route transcanadienne (16,8 millions de dollars), les services de traversier et de transport côtier des marchandises (1,3 million de dollars), la location de wagons-trémies (1,6 million de dollars) et le pont Victoria (0,1 million de dollars) (5,5)

Budgétaire - Sociétés d'Etat

- augmentation des paiements à faire à la Société canadienne des ports (12,3 millions de dollars), à Marine Atlantique (7,8 millions de dollars), à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (1,4 million de dollars) et aux ponts Jacques-Cartier et Champlain (2,9 millions de dollars); compensée en partie par la réduction des paiements à faire à VIA Rail (20,6 millions de dollars). 3,8

**Explication des prévisions pour 1990-1991 :** Les prévisions budgétaires pour 1990-1991 sont inférieures de 12,5 millions de dollars ou de 1,4 % aux 883,9 millions de dollars indiqués dans le budget principal de 1990-1991. Les principales causes de cette différence sont les suivantes :

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement/dépenses en capital :

- diminution des dépenses en capital, compensée par l'augmentation des dépenses en ce qui a trait aux salaires et traitements 0,3



A. Politiques et coordination

Objectif

Elaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et fournir les données, les prévisions, les recherches et les services connexes à la direction. Fournir des services de secrétariat aux Ministres et au Sous-ministre.

Description

L'activité de politiques et coordination est chargée des fonctions suivantes : élaborer et coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'Etat; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information, sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend Via Rail, les ententes de développement économiquement régional (EDER), le programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve, les services de traversiers composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (ports Jacques-Cartier et Champlain).

Sommaire des ressources

Cette activité représente environ 40,6 % du total des dépenses nettes de 1991-1992 du Ministère et 1,6 % du total des années-personnes.

Tableau 2-1 : Besoins nets en ressources de l'activité

(en milliers de dollars)		Budget des dépenses		Prévu		Différence	
		1991-1992		1990-1991			
		A-P		A-P		A-P	
		\$		\$		\$	
Budgétaire		6 860	58	7 881	54	(1 021)	4
Politiques et analyses stratégiques		17 042	51	18 668	46	(1 626)	5
Recherche et développement		733 294	90	748 712	87	(15 418)	3
Politique des transports et aide financière		113 944	116	96 198	119	17 746	(3)
Direction et coordination		871 140	315	871 459	306	(319)	9
Recettes portées au FRC		439		439		-	

**Explication de la différence :** Les besoins financiers pour 1991-1992 sont inférieurs de 0,3 million de dollars, soit moins de 0,1 %, au montant prévu pour 1990-1991. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :



Au cours de l'exercice financier 1990-1991, la Direction de l'évaluation du programme a effectué six évaluations et six études préparatoires. En outre, elle a mené à bien de nombreux projets spéciaux. Six évaluations sont en cours, ainsi que des études préparatoires à trois autres évaluations.

#### Résultats des évaluations :

**Fête aérienne Canada :** Cette étude sur la participation du Ministère à la fête aérienne de 1989 à Abbotsford (Colombie-Britannique) a révélé que Transports Canada s'est bien acquitté de son rôle d'organisme responsable, malgré des délais serrés.

**Havres et ports publics :** Cette évaluation a permis d'élaborer une série de critères de classification des ports, à utiliser pour établir si les décisions du Ministère en matière de politique et d'investissement pour chacun des trois types d'installations de havre et de port public (transport national, développement socio-économique, intérêt particulier) devraient être basées sur les mêmes critères.

**Programme d'abandon des embranchements :** Cette évaluation a révélé qu'il n'est résulté aucun dommage économique aux collectivités où des abandons se sont produits. Elle a également permis de constater que les embranchements qu'il avait été ordonné de conserver et de subventionner ont finalement dans bien des cas été abandonnés après trois à cinq ans.

**Train de banlieue - Participation du gouvernement fédéral à la modernisation du Programme des trains de banlieue de Montréal de 1984-1989 :** Cette évaluation a révélé que le financement accordé par le gouvernement fédéral a eu des répercussions positives sur l'amélioration du réseau de trains de banlieue à Montréal.

**Protection du milieu marin et nettoyage à la suite des déversements :** Cette étude a révélé que les données historiques sur les déversements marins ne sont pas faisables à cause de données incomplètes.

**Programme de réglementation et de sécurité aérienne :** Cette étude a révélé que dans l'ensemble, le dossier de sécurité des principaux transporteurs aériens canadiens se compare avantageusement à celui des principaux transporteurs des autres pays. Le niveau de sécurité des principaux transporteurs aériens du Canada s'est amélioré constamment jusqu'en 1985 et reste stable depuis.

Pour améliorer le niveau de sécurité à l'avenir, il faudra des données améliorées pour permettre à Transports Canada de concentrer les ressources restreintes dont il dispose pour la réglementation et les programmes de sécurité sur les entreprises et les secteurs présentant les risques les plus élevés.

#### Initiatives actuelles

À la suite des études préparatoires achevées plus tôt, des évaluations sont en cours touchant les aspects suivants : les Recherches et le sauvetage en mer, la Recherche et le Développement centralisés, la Sécurité ferroviaire, les Communications externes, les Systèmes de navigation aérienne et les Aides à la navigation et la Navigation de plaisance.

Des études préparatoires ont été entreprises sur trois éléments. Ce sont : la Réforme de la réglementation économique - impact sur la sécurité, les Activités internationales et l'infrastructure des immobilisations. Il convient de noter que ces études préparatoires ne mèneront peut-être pas toutes à des évaluations de programme.

## Aéroports

**Sécurité** : L'amélioration du système de contrôle des laissez-passer de zones réglementées sera achevée en juin 1991. La nouvelle politique sur la prestation de Services d'intervention d'urgence qui a été annoncée sera éventuellement étendue à tous les exploitants d'aéroports réunissant les critères.

**Capacité** : Des mesures provisoires ont été mises en oeuvre aux aéroports de Toronto et de Vancouver pour remédier à l'encombrement et réduire les retards. Des Commissions d'évaluation et d'examen en matière environnementale ont été établies aux deux aéroports pour examiner la question de l'accroissement de la capacité côté piste.

**Cession des aéroports** : Les lettres d'intention ont été signées et les négociations sont en cours en vue de la cession des aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Des groupes ont fait connaître leur intérêt en ce qui concerne la cession des aéroports de Québec, Windsor, Thunder Bay, Moncton et plusieurs autres. Les négociations ont été menées à bien en ce qui concerne la cession de 50 aéroports des catégories B et C de l'Arctique aux gouvernements du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

## Surface

**Sécurité routière et réglementation automobile** : D'autres essais complets d'impact ont été menés au moyen de divers appareils d'essai afin d'évaluer la performance des véhicules dans des collisions latérales. Les constructeurs de véhicules tout-terrain (VTT) se conforment maintenant à de nombreuses exigences en matière de sécurité, et un examen de la nécessité d'améliorer l'éclairage des véhicules a été achevé.

Ds projets de réglementation ou des règlements définitifs ont été publiés concernant les freins des véhicules lourds, les sorties de secours des autobus scolaires, l'amélioration des ceintures de sécurité pour les véhicules "légers" et le rendement des ceintures de sécurité. De nouveaux règlements ont été publiés pour régir l'importation des véhicules usagés des États-Unis en 1991 et exigeant des normes plus rigoureuses sur les émissions des voitures particulières de modèle 1996. L'industrie automobile a donné son accord volontaire à l'adoption progressive des normes sur les automobiles de modèle 1994.

**Transport des marchandises dangereuses** : Des consultations ont été tenues avec l'industrie, les provinces et d'autres ministères fédéraux sur des propositions visant à modifier la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et le Cabinet étudiera un mémoire au Cabinet réclamant la rédaction par le ministère de la Justice d'un projet de loi modifiant cette loi.

**Sécurité ferroviaire** : Le Ministère a commencé à administrer la nouvelle *Loi sur la sécurité ferroviaire*, accordant une importance particulière au programme d'inspection des passages à niveau en 1990-1991, et des inspections détaillées ont été effectuées dans diverses régions du pays afin d'accroître les conditions de sécurité aux points de franchissement d'une voie ferrée par la route.

**Programme de surveillance des phares :** Le Programme de surveillance des phares (PSP), dont le coût total est estimé à 18,1 millions de dollars, permettra à la Garde Côtière de réduire de 5 millions les dépenses annuelles de fonctionnement et de 155 années-personnes l'effectif des gardiens de phares d'ici 1993. A la date de mars 1990, un total de 154 phares étaient sans gardien. L'effectif des gardiens de phare a été réduit de 128 années-personnes et aucun gardien a été mis à pied sans qu'on lui ait d'abord offert un autre emploi. Les économies réalisées pour l'année 1989-1990 se sont chiffrées à 4,1 millions de dollars.

**Hélicoptères légers améliorés :** La Garde côtière canadienne prévoit remplacer ses hélicoptères légers monomoteurs par des hélicoptères bimoteurs. Il s'agit d'améliorer la sécurité des opérations menées au-dessus de l'eau. L'aéronef sera polyvalant pour satisfaire aux exigences de mission suivantes : soutien maritime SAR, soutien à la construction et à l'entretien des aides à la navigation, ravitaillement et entretien des stations; observation des glaces; mesures antipollution; missions de secours; approvisionnement de la flotte; soutien aux autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.

## Aviation

**Sécurité aérienne :** Des améliorations visant à réorienter les ressources vers les secteurs présentant le plus grand potentiel de dividendes pour la sécurité ont été mises en oeuvre grâce à l'élaboration d'un manuel révisé de vérification et à l'instauration d'un système conçu pour donner aux inspecteurs de meilleurs renseignements sur le choix des aspects à vérifier.

Des programmes visant à accroître la sensibilisation du public en ce qui concerne les rôles et responsabilités au sein du Groupe Aviation et à encourager la participation de l'industrie à des activités dans l'intérêt de la sécurité ont été lancés. Ils sont exécutés par le biais de conférences annuelles sur la sécurité aérienne au Canada et la diffusion de productions vidéo et de publications concernant la sécurité.

**Système de navigation aérienne - grands projets de l'Etat :** Le Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP), qui guidera la mise au point du système canadien de la navigation aérienne jusqu'en l'an 2000 et au-delà, englobe trois grands projets de l'Etat. Le Programme de modernisation des radars (RAMP), dont le coût estimatif total est de 811 millions de dollars devrait être achevé en 1994. L'Automatisation du système canadien de la circulation aérienne (CAATS), dont le coût estimatif total est de 659 millions de dollars, a été lancée en 1989. Les travaux de conception sont commencés, et le projet devrait être achevé en 1997. Le Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), dont le coût estimatif total est de 448,3 millions de dollars, va se poursuivre jusqu'à l'an 2002. D'autres détails sur ces projets sont donnés à la section III du Plan des dépenses. Renseignements supplémentaires.

**Plan de la flotte opérationnelle :** Le Ministère a établi un Plan de la flotte opérationnelle afin de déterminer en détail les besoins opérationnels et les besoins en matière d'aéronefs. La mise en oeuvre du Plan a commencé en 1989 et s'échelonnera sur une période de sept à dix ans.



### 3. Etat des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par activité, l'état des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieurs.

#### Politiques et coordination

**Consommation de drogues et d'alcool** : Le 7 novembre 1990, le ministre des Transports a déposé une politique globale sur la consommation de drogues et d'alcool par les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports de compétence fédérale. Une nouvelle législation doit être élaborée pour cette démarche à trois volets (sensibilisation obligatoire, accès aux programmes d'aide aux employés et définition du problème). La Loi et le règlement requis seront rédigés en 1991 et, à l'étape de la deuxième lecture, seront soumis à l'étude du Comité permanent des transports.

**Environnement** : Les contributions au projet de politique et au projet de loi sur l'évaluation environnementale et le Plan vert a été coordonnée et les travaux vont se poursuivre au fur et à mesure que la *Loi sur l'évaluation environnementale* franchira toutes les étapes au Parlement.

**Subventions** : Les paiements au sociétés d'Etat ont été réduite considérablement depuis 1989-1990. Voir p. 3-46.

#### Marine/Garde côtière canadienne :

**Contrôle de l'Etat du port** : En 1988, le Canada a conclu un accord avec des administrations d'Europe et des Etats-Unis afin d'assurer que les navires étrangers sont en état de navigabilité et ne représentent pas un danger pour les travailleurs, les eaux et l'environnement canadiens. Conformément à cet accord, le Canada est tenu de porter à 25 % en 1991 le taux d'inspection des navires étrangers qui mouillent dans les ports du Canada. Il faudra une réaffectation interne des ressources pour atteindre le taux requis d'inspections.

**Recherche et sauvetage (navires de type 500)** : Deux navires de R et S de type 500 sont en voie de construction; ils remplaceront le *NGCC Ready* et le *NGCC Racer*, cotres intermédiaires de R et S de 29 m actuellement utilisés pour les activités de R et S le long de la côte ouest. Les deux navires de R et S de type 500 sont achetés et ont été livrés. Les essais de réception devraient être achevés en 1991 - 1992. Le coût estimatif total du projet est de 44 087 000 \$. Deux nouveaux navires doivent recevoir le nom "*Gordon Reid*" et "*John Jacobson*".

**NGCC Louis S. Saint-Laurent** : Le *NGCC Louis S. Saint-Laurent* est un brise-glace lourd du golfe de type 1 300; il est le plus grand de la flotte de la Garde côtière canadienne et fournit des services de déglacage dans l'Arctique au cours de l'été et dans le golfe du Saint-Laurent en hiver. Le projet a pour but de moderniser le navire afin d'assurer la conformité aux exigences du programme au cours des 20 prochaines années. En raison de travaux supplémentaires sur la structure d'acier dont la nécessité n'a été découverte qu'après le commencement du projet, le coût estimatif du projet a grimpé à 132 millions de dollars. Les travaux sur le navire ont débuté à la fin d'août 1988 aux chantiers Halifax-Dartmouth Industries Limited et la date d'achèvement prévue a été fixée à juillet 1992.

**Capacité** : Des méthodes novatrices de financement seront étudiées afin de répondre aux besoins de capacité accrue sans compromettre l'objectif de réduction du déficit. Une décision sera prise quant à des installations uniques de prédédonnement américain à Montréal.

**Cession** : Les négociations en vue de la cession de cinq principaux aéroports à quatre administration locales seront menées à terme. Toutes les propositions de groupes intéressés seront étudiées. Des provisions prévoient le transfert de la responsabilité et des ressources des aéroports de l'Arctique des groupes B et C au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Des transferts semblables au Yukon ont eu lieu en 1990-1991.

**Environnement** : Les aéroports vont s'occuper pour le compte du Ministère de la localisation, de l'entreposage, du retrait progressif et de la destruction des biphényles polychlorés. Un programme quadriennal sera mis sur pied en 1991-1992.

## Surface

**Sécurité routière et réglementation automobile** : Le règlement en vue d'accroître la sécurité des occupants des véhicules automobiles sera proposé ou adopté sous forme définitive. Un règlement sera en outre rédigé pour assurer que les véhicules automobiles usagés importés des États-Unis en 1992 seront modifiés pour se conformer aux normes canadiennes de sécurité des véhicules automobiles avant d'être immatriculés pour être utilisés sur les routes. Des études sur les possibilités de réductions supplémentaires des émissions des gaz d'échappement et d'évaporation des véhicules automobiles seront achevées et des propositions seront formulées concernant de nouvelles initiatives pour atteindre les objectifs nationaux et internationaux pour la fin des années 1990 et le début du prochain millénaire.

**Transport des marchandises dangereuses** : Des modifications seront apportées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et au Règlement sur le transport des marchandises

*dangereuses*, notamment pour intégrer à celui-ci le "livre rouge" (règlement régissant le transport des marchandises dangereuses, notamment pour intégrer à celui-ci le "livre rouge" (règlement régissant le transport des marchandises dangereuses et au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses). La vérification des activités menées dans le cadre de l'assurance de la qualité par les fabricants de bouteilles, d'emballages et de conteneurs de taille intermédiaire pour le transport en vrac sera exécutée conformément aux nouveaux règlements. Les évaluations environnementales vont être amorcées.

**Sécurité ferroviaire** : Les passages à niveau vont continuer d'être un point de haute priorité et le problème de l'empiètement sur l'emprise du chemin de fer sera traité. L'examen et l'évaluation en matière environnementale des projets techniques dans le domaine des chemins de fer vont commencer. Il faudra maintenant préparer des commentaires et s'occuper des recommandations découlant des enquêtes sur les accidents de chemin de fer exécutées par le Bureau de la sécurité des transports (BST).



**Bureau de la sécurité des transports :** À la suite de la création d'un bureau multimodal le Groupe Marine doit maintenant répondre aux recommandations de ce bureau dans les 90 jours. Afin de pouvoir examiner, mettre au défi et préparer des réponses en plus d'effectuer une recherche et une analyse indépendante et de mettre en lumière les risques et les manquements possibles à la sécurité, un nouveau groupe organisationnel au sein du Groupe Marine sera mis sur pied.

**Transport des produits chimiques et d'autres substances dangereuses en milieu marin (HAZMAT) :** La Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques ont confié à la Garde côtière la mission de faire office de principal organisme responsable de l'intervention à la suite des déversements de mazout et de produits dangereux par les navires. En 1988, la Garde côtière a effectué une évaluation préliminaire des risques qui a permis de cerner la nécessité en matière d'intervention à la suite des déversements ou d'accidents mettant en cause des matières dangereuses autres que les produits du mazout. La Garde côtière a mis sur pied un nouveau Programme d'intervention à la suite d'une situation mettant en cause les matières dangereuses. Un projet pilote pour mettre le programme à l'essai sera mis en œuvre en 1991. La mise en œuvre doit se faire à l'échelle nationale à la suite d'un examen des résultats du projet pilote.

**Recouvrement des coûts des aides à la navigation :** En vertu de la politique proposée sur le recouvrement des coûts, le Groupe Marine a lancé des projets pilote pour tous les districts et les régions afin de déterminer l'affectation des aides à la navigation, de même que les coûts pleinement ventilés aux groupes appropriés d'utilisateurs.

## Aviation

**Sécurité :** Un aperçu stratégique désignant la sécurité comme notre principal objectif est en voie de préparation pour guider les activités de l'aviation pour la prochaine décennie. Des mesures sont en cours de préparation pour aider aux problèmes d'encombrement et de capacité de l'espace aérien, pour réduire le taux d'accidents des petits aéronefs et pour assurer l'intégrité structurale des aéronefs vieillissants qui ont été construits au Canada ou qui y évoluent.

Les normes de navigabilité révisées élaborées en réponse aux recommandations de la Commission Dubin seront mise en œuvre grâce à la diffusion en temps utile des documents et à la prestation des conseils et d'aide de suivi à l'industrie.

**Accords réciproques :** Le ministère négociera des accords bilatéraux avec les autorités aéronautiques étrangères afin d'en venir à une reconnaissance réciproque des normes de conception, de construction et d'entretien des aéronefs et pour faciliter la location et la banalisation des aéronefs. Cette initiative accroîtra l'efficacité du programme de réglementation.

## Aéroports

**Sécurité :** Une nouvelle politique sera mise en œuvre sur la prestation des Services d'intervention d'urgence. Cette politique améliorera le programme de formation à la sécurité et donnera une nouvelle dimension au rôle des pompiers aux aéroports du Canada.

Voici une présentation, par activité, des initiatives prévues en 1991-1992 :

## Politiques et Coordination

**Environnement** : Politiques et Coordination a assumé le rôle de chef de file ministériel en ce qui a trait aux questions environnementales et continuera de coordonner la rédaction de la réglementation de procédure qui donnera effet à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). De plus, il participera activement à la mise en œuvre du Plan vert et de la LCEE.

**Accord sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis** : Le Canada et les États-Unis ont convenu d'amorcer des négociations au début de 1991 en vue d'établir un nouvel accord bilatéral sur le transport aérien. Des consultations seront tenues pour obtenir les commentaires des autres ministères et des parties intéressées, y compris les collectivités, les gouvernements provinciaux, les lignes aériennes canadiennes, les syndicats et les voyageurs. Les travaux seront effectués en trois étapes, et la mise en œuvre de l'entente est prévue pour 1992-1993.

**Initiatives ministérielles et gouvernementales** : On réalise des progrès en ce qui a trait à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Il s'agit d'un des principaux éléments étudié dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire. Un comité fédéral-provincial sera créé dans le but de préparer un rapport portant sur l'examen des options concernant la question controversée de la méthode de paiement. Les revendications des autochtones, quant à elles, seront traitées par le Groupe Politiques et Coordination à l'instar de toutes les questions relatives à la politique autochtone au sein du Ministère. Le Groupe surveillera l'évolution de la politique et le traitement des revendications, et il représentera Transports Canada aux comités, aux négociations et aux séances de consultation.

## Marine/Garde côtière canadienne

**Sécurité des navires-citernes et capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin** : le rapport du Comité de l'examen interne des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin a été publié le 2 novembre 1990. Ce rapport renferme 107 recommandations traitant de nombreux aspects liés à la prévention des incidents de pollution en milieu marin, à la préparation en vue de ceux-ci et à l'intervention une fois qu'ils se sont produits.

Le ministre des Transports, au moment de la publication de la réaction initiale du gouvernement au rapport du Comité, a réitéré l'engagement du gouvernement à prendre des mesures efficaces en vue de réduire au minimum le risque de pollution provenant des navires et en vue de constituer une capacité accrue d'intervention à la suite des déversements lorsqu'il s'en produit.

Dans le cours de l'année 1991, les recommandations du Comité vont nécessiter l'élaboration par le gouvernement d'une réponse comprenant les contributions d'autres ministères du gouvernement fédéral, principalement d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada, de même que celles de l'industrie et d'autres organismes du gouvernement à tous les niveaux. En outre, des initiatives ponctuelles en vue d'améliorer notre capacité de prévenir les déversements en milieu marin autant que d'y répondre seront entreprises selon les ressources disponibles.

**Objectifs du gouvernement :** Depuis novembre 1984, le gouvernement a suivi un vaste plan qui repose sur deux thèmes principaux : mettre de l'ordre dans les affaires du gouvernement et favoriser un secteur privé dynamique, innovateur et compétitif. Les objectifs du gouvernement qui appuient ces thèmes comprennent : la réduction du rôle du gouvernement dans l'économie, la réduction et la restriction des dépenses, l'allègement de la réglementation économique, l'assouplissement du commerce international, des politiques de commerce ouvertes, l'accroissement de la productivité grâce à la science et à la technologie, le développement régional dans des régions cibles par l'entremise d'organismes désignés.

La protection de l'environnement physique a été définie comme une priorité absolue du gouvernement dans le discours du Trône d'avril 1989. Au printemps 1990, le ministre de l'Environnement a présenté *L'environnement à l'heure de la concertation* (Le Plan vert). Les secteurs présentant une préoccupation de nature environnementale pour Transports Canada comprennent : la sécurité des navires-citernes et les déversements en milieu marin, les émissions de carburant, les marchandises dangereuses et les cibles opérationnelles pour les installations.

Le budget déposé au Parlement le 20 février 1990, confirme l'intention du gouvernement de réduire le déficit annuel. Le budget a eu les répercussions suivantes sur les transports : gel de la subvention de Marine Atlantique à son niveau de 1989-1990 pour deux ans; réduction des fonds du Programme des ports pour petits bateaux de 29 millions de dollars sur cinq ans et annulation du projet du brise-glace Polar B.

**Rendement économique :** Depuis la récession de 1982 jusqu'en 1989, la production de biens et services dans l'économie canadienne a augmenté, en moyenne, à un taux de 4,1 p. 100 par année, soit un des taux les plus élevés des pays industrialisés. Ce rendement favorable s'est étendu au secteur des transports qui a cru à un taux de 5,3 p. 100. La plus forte croissance a été enregistrée dans le transport ferroviaire, suivi du transport aérien, du transport routier et du transport maritime.

En 1989, la production annuelle de biens et services était supérieure de un tiers à celle de 1982, et près de deux millions de Canadiens de plus travaillaient. En outre, depuis 1983, les investissements des secteurs publics et privés ont augmenté la capacité de production de l'économie d'environ un demi-billion de dollars (1986). Cependant, l'activité économique en 1989 n'a augmenté que de 3 p. 100, et le secteur des transports de 1 p. 100.

D'une moyenne de 2,3 p. 100 pour la période de 1982 à 1989, la croissance de l'emploi en 1989 est passée à moins de 2 p. 100, et le taux de croissance de tous les principaux éléments de la demande a chuté. Le taux de croissance des exportations canadiennes a subi la baisse la plus considérable.

**Aperçu économique :** Les prévisions préliminaires pour le premier semestre de 1990 indiquent que l'activité économique au Canada est demeurée stagnante. Une augmentation marginale dans le premier trimestre de 1990 suivie d'une chute comparable dans le deuxième, et troisième trimestres a confirmé une récession au Canada, la première depuis 1982.

Malgré le pessimisme actuel et la faible croissance économique prévue en 1991, la croissance économique annuelle moyenne s'élèvera aux environs de 2,5 p. 100 au cours de la période de 1989-1998 grâce à l'Accord de libre-échange et aux effets bénéfiques de la TPS. On s'attend à ce que le rendement du secteur des transports corresponde à celui de l'économie ou à ce qu'il soit supérieur.

Le tableau 1-7 illustre le matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

**Tableau 1-7 : Répartition des ressources budgétaires par Activité/Organisation**

(en milliers de dollars)		Marine/ Politiques et Coordination	Garde côtière canadienne	Aviation	Aéroports	Surface	Administration	Budget des dépenses 1991-1992
Cabinets du Ministre/ Sous-Ministre <sup>1</sup>	30 666							
S-MA Politiques et Coordination <sup>2</sup>	218 048							
S-MA Finance et Adm.	71 788							
S-MA Personnel	63 031							
S-MA Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne <sup>3</sup>	657 156							
S-MA Aviation	391 105							
S-MA Aéroports	-							
S-MA Surface	56 721							
Sociétés d'État	144 558							
● Marine Atlantique S.C.C.	144 558							
● Via Rail Canada	411 900							
● Les ponts Jacques-Cartier	32 350							
● Société canadienne et Champlain Inc.	28 700							
● L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	35 575							
● Chemins de fer nationaux	9							
● TerraTransport								
● Cie. de navigation Canarclic	6 672							
Total net des ressources du Programme (et des années-personnes)	871 140 (315)	663 828 (5 957)	391 105 (7 057)	- (3 915)	56 721 (423)	165 485 (2 466) <sup>4</sup>	2 148 279 (20 133)	

1. Comprend les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité et planification d'urgence, le Secrétariat du Conseil de gestion en ressources, le Secrétariat des enquêtes et le Groupe de travail sur la cession des aéroports.

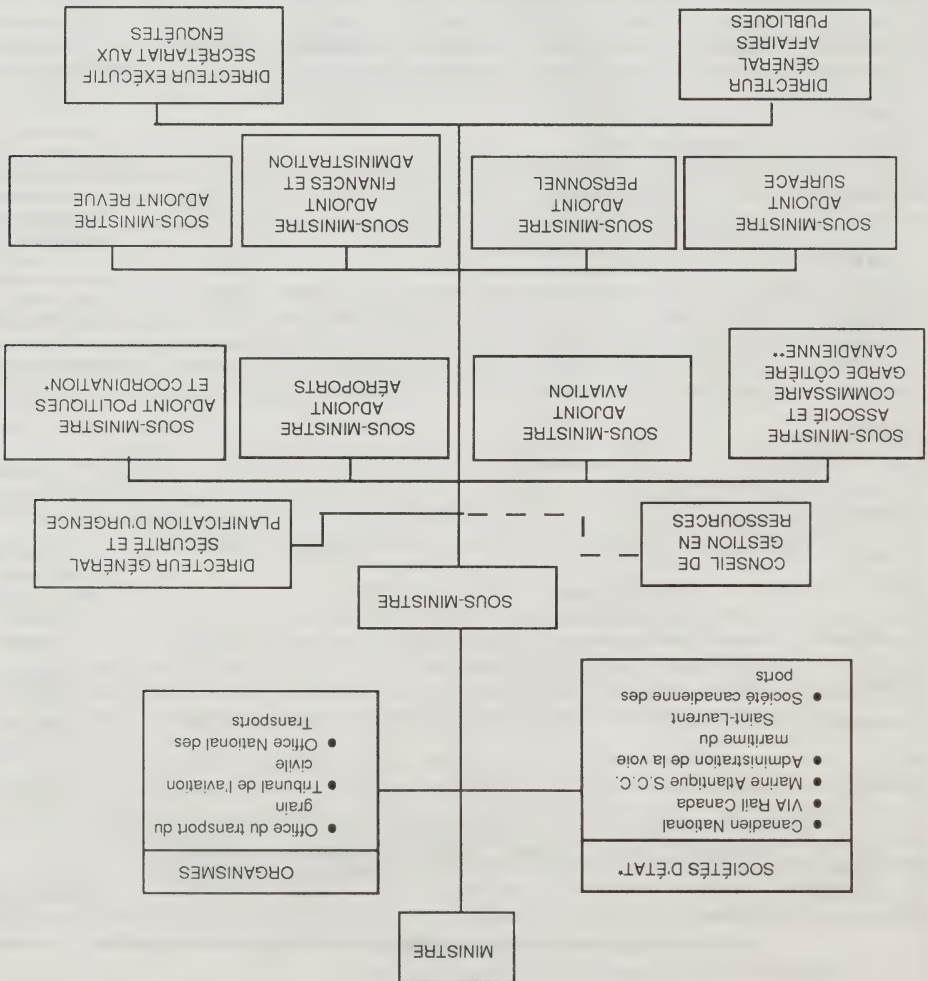
2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique S.C.C., de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. et Via Rail Canada Inc. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique Sociétés d'État.

3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire des Administrations de pilotage et de la Compagnie de navigation Canarclic Ltée. Les crédits figurent séparément à la rubrique Sociétés d'État.

4. Comprend 18 "autres" années-personnes. Voir page 3-2.



**Tableau 1-6 : Structure administrative**



Aux fins de financement budgétaire, ces sociétés d'Etat relèvent du Ministère par l'intermédiaire du S-MA Politiques et coordination.

Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Compagnie de navigation Canarctic Ltée. et les commissions de ports.



**Organisation :** L'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports et Surfaces, de même qu'un certain nombre de sociétés d'Etat et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'Etat fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme le Canadian National, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministère des Transports. Trois organismes, soit l'Office du transport du grain, le Tribunal de l'aviation civile, tout comme l'Office national des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du Ministère des Transports. Chacun d'eux produit sa propre partie III.

Récemment, le ministère a complété une réorganisation qui procède des principes suivants : tenter de comprimer les frais généraux en regroupant les services autant que possible, centraliser ou décentraliser les services selon les circonstances, accroître la participation régionale et multimodale à la planification, à l'élaboration des politiques et à la coordination et finalement, établir de meilleures communications. Cette réorganisation s'inspire de la tendance à la déréglementation de l'industrie et du partage des responsabilités financières et opérationnelles entre les utilisateurs, les exploitants et le gouvernement.

Le Conseil de gestion en ressources (auparavant connu comme le Conseil d'examen des programmes) participe aux grandes décisions portant sur l'affectation de ressources importantes. Il examine toutes les propositions de politiques, de plans et de programmes ayant des incidences sur les ressources financières et humaines et formule des recommandations à leur sujet. Ce conseil permet au Ministère et à la haute direction d'exercer un contrôle plus rigoureux sur le financement des programmes et de se fixer des objectifs de réduction des ressources qui contribuent à la réalisation de l'objectif fédéral de réduction du déficit.

Le tableau 1-6 illustre le portefeuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, depuis le Sous-ministre. Elle comprend en outre certains projets de financement visant les sociétés d'Etat ci-après : la Société canadienne des ports, Marine Atlantique S.C.C. (y compris la Compagnie de chantier maritime de Terre-Neuve), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (y compris les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.), Via Rail Canada Inc., la Compagnie de navigation Canartic Ltée., les Chemins de fer nationaux du Canada et les Administrations de pilotage.

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense.

Les responsabilités fédérales en matière de transport, qui proviennent de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont la *Loi de la constitution*, la *Loi sur le ministère des Transports* et la *Loi nationale sur les transports*. Une liste des autres lois figure à la page 3-44.

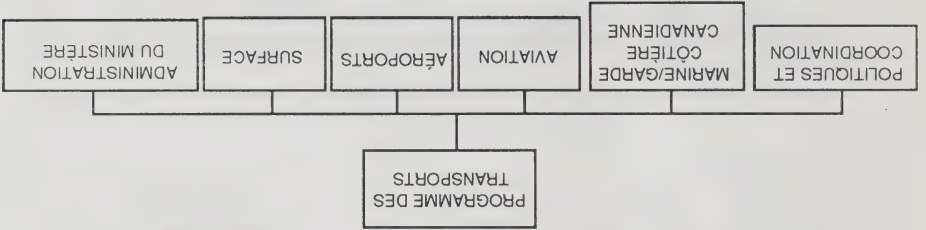
3. Objectif du programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système nationale de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et à l'exploitation de certains éléments du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

**Structure des activités** : Le tableau 1-5 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1991-1992 de même que les dépenses prévues pour 1990-1991 et les dépenses réelles de trois années.

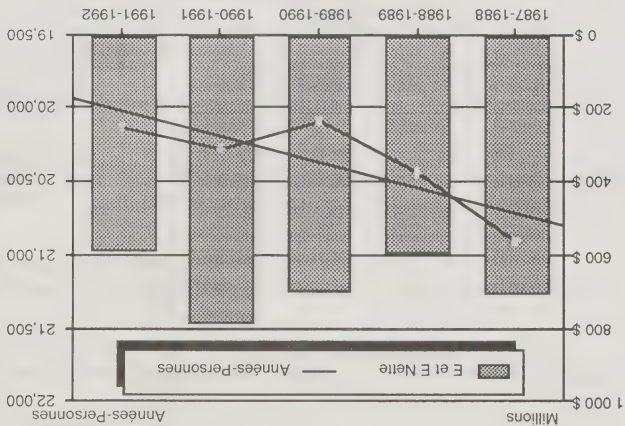
Tableau 1-5 : Structure des activités



Tenant compte des effets de l'inflation, le rendement financier du Ministère reflète la situation consistant à «en faire plus avec moins». Malgré l'augmentation des demandes faites au système et des pressions découlant de la hausse des coûts, les ressources totales nécessaires aux fins de l'application du mandat sont approuvées par le gouvernement et appliquées par le Ministère - ce dernier ne contrôle pas ces niveaux de dépenses. Depuis 1985-1986, Transports Canada a supporté des allocations remises pour inflation, pour dépenses non-salariales, de 185,6 millions de dollars, qu'avait toujours financés le CT, sans qu'il ait eu à réduire des programmes.

Le tableau 1-4 fournit une indication du rendement du Ministère pour ce qui est surtout des coûts nets de fonctionnement (dont le niveau est une fonction directe des recettes totales, des recouvrements et des taxes de transport aérien chaque année) et des réductions tangibles du nombre d'années-personnes. En 1989-1990 et en 1990-1991, un nombre élevé de contrats ont été signés (182 millions de dollars en salaires rétroactifs).

**Tableau 1-4 : Rendement - Coûts nets de fonctionnement/années-personnes**



En 1990-1991, le Conseil du Trésor a fourni de l'aide sous forme d'années-personnes, de manière à satisfaire à des préoccupations liées à la sécurité, surtout dans l'activité Aviation. Ce niveau d'aide n'a pas été maintenu à titre d'ajustement permanent apporté au nombre d'années-personnes du Ministère.

**Explication de la différence :** Le niveau de dépenses budgétaire autorisé en 1989-1990 a été porté à 2 804,0 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaires. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-8 sous le titre "Emploi des autorisations de 1989-90 - Volume II des Comptes publics". L'écart entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses initial est attribuable aux grands facteurs suivants :

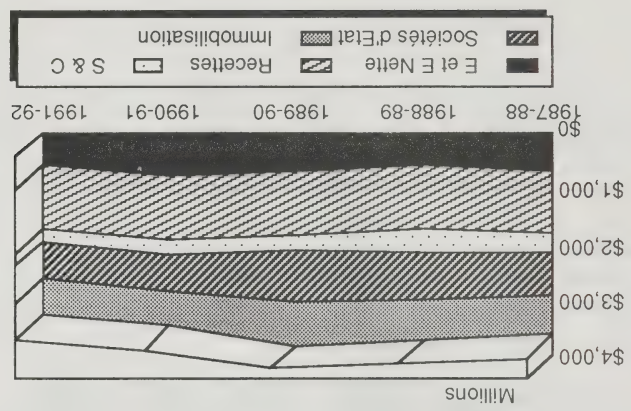
En millions de dollars

- **Dépenses brutes de fonctionnement :** réduction nette amenée principalement par des économies au chapitre d'autres coûts de fonctionnement (28,6)
- **Recettes nettes en vertu d'un crédit :** hausse réelle de 27 millions de dollars accompagnée en contrepartie du rétablissement du Fonds renouvelable des aéroports et d'une réduction des frais récupérés de 114,4 millions de dollars ayant résulté de l'élimination du Fonds

- **Immobilisations :** hausse des dépenses nettes, surtout dans les groupes Marine (p. 2-17) et Aéroports (p. 2-51) 44,7
- **Subventions et Contributions :** détails sur la réduction des besoins, voir groupes Politiques et Coordination (p. 2-5) et Surface (p. 2-57) (46,5)
- **Paiements à des sociétés d'Etat et autres :** augmentation nette des paiements au groupe Politiques et Coordination (p. 2-5) 5,1

En résumé, le tableau 1-3 donne un aperçu graphique de la tendance, sur cinq ans, concernant les dépenses du Ministère. Veuillez noter que les recettes sont présentées comme une valeur absolue et que toutes les données ont été ajustées en dollars constants de 1991-1992.

**Tableau 1-3 : Rendement par catégorie de dépenses (Dollars constants de 1991-1992)**





● **Recettes nettes en vertu d'un crédit:** l'élimination des frais récupérés du Fonds renouvelable des aéroports a amené une hausse de 19,3 millions de dollars des besoins financiers. Le reste comprend principalement une réduction de la taxe de transport aérien par suite d'une diminution des volumes de trafic

● **Subventions et contributions:** réduction des paiements à ce chapitre principalement dans le groupe Politiques et Coordination (p. 2-2) et Aéroports (p. 2-50)

● **Paiements aux sociétés d'Etat et autres:** réduction nette mineure par suite de changements normaux de trésorerie dans le groupe Politiques et Coordination (p. 2-3) et d'une hausse des besoin du groupe Marine (p. 2-14)

Tableaux 1-2 : Résultats financiers en 1989-1990

(en milliers de dollars)

	1989-1990	Dépenses	Différence	Détails en page
--	-----------	----------	------------	--------------------

Budgetaire	Politiques et Coordination	1 091 822	1 134 469	(42 647)	2-4
	Marine/Garde côtière canadienne	709 990	601 350	108 640	2-16
	Aviation	408 586	506 209	(97 623)	2-36
	Aéroports	-	(82 550)	82 550	2-51
	Surface	54 289	66 418	(12 129)	2-57
	Administration du Ministère	186 438	163 072	23 366	2-72
Non budgétaire		2 451 125	2 388 968	62 157	
Politiques et Coordination		17 260	17 260	-	2-4
		2 468 385	2 406 228	62 157	
Années-personnes:*	Contrôlées par le CT	20 096	20 202	(106)	
	Autres	12	18	(6)	
		20 108	20 220	(112)	3-2

\* Voir les tableaux 3-2 et 3-3, p. 3-2 pour plus de renseignements sur les années-personnes. On a commencé à rendre compte des "autres" années-personnes en 1989-1990.



En millions  
de dollars.

90,7

● **Immobilisations** : hausse amenée principalement par la mise en oeuvre du CAATS par le groupe Aviation (p. 2-34)

(5,0)

● **Subventions et contributions** : réduction nette mineure par suite de fluctuations normales de trésorerie. Aucun programme nouveau d'importance n'a été entrepris. Cession d'aéroports des groupes B et C de l'Arctique au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

(0,4)

● **Paiements aux sociétés d'Etat** : réduction nette mineure. Voir Politiques et Coordination (p. 2-2)

**Explication des prévisions de 1990-1991** : La prévision de 1990-1991 est de 49,7 millions de dollars (2,3 % supérieure au montant prévu dans le budget principal de 1990-1991 (2 172,3 millions de dollars). En voici les raisons :

En millions  
de dollars.

36,4

● **Coûts bruts de fonctionnement** : les autres frais de fonctionnement réduits (52,1 millions de dollars) s'accompagnaient en contrepartie d'une hausse des coûts de rémunération (88,6 millions de dollars) par suite de la signature retardée de conventions dans le Ministère et de l'augmentation des affectations au chapitre des années-personnes au groupe de l'Aviation (p. 2-34)

(122,8)

● **Immobilisations** : l'incidence de la politique de comptabilisation des immobilisations a signifié un transfert de 45,9 millions de dollars, des immobilisations au secteur du fonctionnement; des projets en retard et reportés ont amené des économies de 76,9 millions de dollars au Ministère

Tableau 1-1 : Besoins financiers nets par activité

(en milliers de dollars)					
Budget des dépenses	1991-1992	Recettes à valeur sur le crédit	Dépenses nettes	Dépenses nettes	Différence
					Détails à la Page
Prévu <sup>1</sup>	1990-1991				
<b>Budgétaire</b>					
Politiques et Coordination	871 140	-	871 140	871 459	(319)
Marine/Garde côtière canadienne	678 872	15 044	663 828	699 568	(35 740)
Aviation	909 758	518 653	391 105	394 628	(3 523)
Aéroports	596 947	596 947	-	-	-
Surface	56 721	-	56 721	59 899	(3 178)
Administration du Ministère	174 807	9 322	165 485	196 446	(30 961)
<b>Années-personnes :</b>					
Contrôlées par le CT	20 133		18	20 228	(95)
Autres					
			20 151	20 241	(90)
					3-2

1 Les prévisions de 1990-1991 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la direction au 30 novembre 1990.

**Explication de la différence :** Les besoins financiers budgétaires pour 1991-1992 se chiffrent à 73,7 millions de dollars, ou 3,3 % de moins que les prévisions de dépenses de 1990-1991 et ce, pour les raisons suivantes :

En millions  
de dollars

- **Dépenses brutes de fonctionnement :** la réduction des coûts de rémunération proportionnée à une baisse des niveaux d'années-personnes approuvées (20,5 millions de dollars) et à une diminution des autres frais de fonctionnement (79,4 millions de dollars), surtout au sein des groupes Marine (p. 2-13), Aviation (p. 2-34) et Aéroports (p. 2-49) (102,8)

- **Recettes nettes en vertu d'un crédit :** réduction des besoins accompagnée d'une hausse des niveaux de perception de la taxe de transport aérien TTA (Groupe Aviation, p. 2-34). Élimination du Fonds renouvelable des aéroports et réduction de l'allocation TTA au groupe des Aéroports (56,2)

- la cession des aéroports aux administrations aéroportuaires locales. Des négociations sont en cours avec des parties intéressées à Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal (p. 1-28). Le Ministère a reçu l'autorisation de réduire progressivement le Fonds renouvelable des aéroports à compter du 1<sup>er</sup> avril 1991. Outre la plus grande souplesse globale du Ministère concernant la gestion de la trésorerie, au cours des 21 années du Fonds, environ 400 millions de dollars ont été versés au gouvernement à titre de recettes;
- les études devant prévoir comment satisfaire aux besoins de capacité des aéroports Pearson et de Vancouver. Le Ministère évalue aussi des options élaborées dernièrement pour satisfaire aux besoins à long terme en matière d'aviation pour les aéroports du sud ontarien (p. 1-28);
- les initiatives au chapitre des interventions en cas d'urgence améliorent les mesures de sécurité, de lutte contre les incendies et autres, au Canada (p. 1-28).

**Objectifs environnementaux :** Le Ministère contribuera aux objectifs environnementaux actuels du gouvernement fédéral. Il se propose de :

- gérer la destruction des BPC à l'échelle du Ministère. Le Groupe Aéroports est l'organisme responsable de la coordination et de la mise en œuvre du processus pour tous les modes (p. 1-25);
- poursuivre les modifications à la réglementation régissant le transport des marchandises dangereuses (p. 1-24);
- conjointement avec Environnement Canada et le ministère des Pêches et des Océans, répondre aux recommandations du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin et d'appliquer ces recommandations. La prévention continuera d'être la première mesure de protection contre la pollution maritime (p. 1-23);
- contribuer à l'élaboration d'une réglementation conforme à la nouvelle *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et à la mise en œuvre du Plan vert du gouvernement (p. 1-22);
- examiner la réglementation sur les émissions des véhicules en vue de l'instauration graduelle de normes plus rigoureuses (p. 1-24).

- produits du canola. Transports Canada s'est engagé à travailler étroitement avec Agriculture Canada pour examiner les diverses options de changement et les conséquences de ces options (p. 1-22).
- Politique sur le transport aérien :** Le Ministère répondra aux recommandations du Groupe de travail sur l'aviation lorsque ses travaux seront terminés. Dans le cadre de l'accord bilatéral canado-américain, les négociateurs explorent la possibilité de créer des régimes de «ciels ouverts» et de «cabotage». Des consultations en cours visent à obtenir les commentaires des autres ministères et des parties intéressées, y compris les collectivités, les gouvernements provinciaux, les lignes aériennes canadiennes, les syndicats et les voyageurs (p. 1-26).
- Priorités opérationnelles**
- Loi/réglementation :** La philosophie globale de la réglementation consistera à appuyer la sécurité des transports tout en veillant à ce que les règlements permettent à l'industrie canadienne d'entrer en concurrence sur les marchés internationaux. Le Ministère travaille en étroite collaboration avec les modes réglementés dans le but de simplifier la réglementation actuelle sans compromettre les objectifs en matière de sécurité.
- Sécurité et sûreté des transports :** Le Ministère maintiendra et accroîtra la sécurité et la sûreté des transports, c'est-à-dire qu'il s'emploiera à :
- élaborer d'autres réponses aux conclusions de la Commission d'enquête de Dryden et aux recommandations de la Commission Dubin. Les restrictions au décollage d'appareils dans des conditions glacées ou enneigées ont déjà été acceptées, et les modifications législatives publiées. En ce qui a trait à la Commission Dubin, les nouvelles exigences réglementaires en matière de navigabilité seront mises en oeuvre en janvier 1991 (p. 1-26);
  - élaborer d'autres règlements et programmes sur la sécurité et la sûreté ferroviaires. En 1989, à la suite d'un transfert de ressources de l'Office national des transports, Transports Canada est devenu entièrement responsable de la sécurité ferroviaire (p. 1-24).
- Initiatives opérationnelles sur le transport aérien :** Transports Canada entreprendra un certain nombre d'initiatives visant à garantir un réseau de transport aérien efficient et concurrentiel. Au nombre de ces priorités, mentionnons :
- des ajustements continus au système de contrôle de la circulation aérienne pour traiter les demandes actuelles et futures. Le nombre de contrôleurs formés à augmenté de façon substantiel (p. 2-74). Des modifications récentes apportées au système de la circulation aérienne ont permis de traiter un plus grand nombre de demandes d'autorisation et d'améliorer l'efficacité du système (p. 1-26);



A. Plans pour 1991-1992 et rendement récent

1. Points saillants

Les orientations stratégiques à long terme fournissent un cadre pour les activités du Ministère au cours de la prochaine décennie. Les priorités à court et à moyen terme indiquent comment Transports Canada poursuivra ces orientations dans le futur immédiat, compte tenu que cette activité constitue en elle-même un processus dynamique dans lequel les priorités doivent être constamment affinées en réponse à l'évolution des circonstances.

Les principaux points saillants de ces priorités et le rendement récent qui y a trait sont décrits plus en détail ci-dessous.

Priorités quant à l'élaboration de politiques

**Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada:** Le gouvernement a créé une commission royale qui déterminera le programme du transport des voyageurs pour le 21<sup>e</sup> siècle. Transports Canada continuera d'appuyer les travaux de la Commission en répondant aux nombreuses requêtes pour des études, des analyses, et données relatives au transport des passagers de mêmes que pour mettre en contact les gens de la Commission avec les personnes oeuvrant dans le domaine des transports.

**Stratégie intégrée du transport routier des marchandises :** Des travaux sont en cours sur une stratégie nationale intégrée concernant le transport routier des marchandises et visant l'aménagement d'un meilleur système national (intermodal) pour le transport des marchandises afin d'aider les expéditeurs et les transporteurs canadiens à faire face à l'augmentation des pressions découlant de l'évolution des règles de la concurrence. Les routes seront évaluées comme un élément de la stratégie sur le transport des marchandises.

**Politique de recouvrement des coûts :** Le Ministère terminera les consultations dans l'industrie pour procéder à la mise en oeuvre de la politique, version modifiée, en 1991 (p. 1-23).

**Consommation de drogues et d'alcool chez les titulaires de postes liés à la sécurité dans le secteur des transports :** Le Ministère a élaboré une politique globale et équilibrée sur la consommation de drogues et d'alcool, politique qui comporte un programme de prévention, d'éducation et d'aide pour tous les employés qui occupent un poste lié à la sécurité dans le secteur fédéral des transports. Cette politique est conforme à la Stratégie nationale antidrogue et appuie cette dernière. La loi et la réglementation seront rédigées en 1991 (p. 1-25).

**Programmes du transport des produits agricoles :** Dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire d'Agriculture Canada, le transport est un élément clé qu'étudie le Comité sur le transport. Ce comité a publié juillet 1990 un rapport dans lequel il analyse des modifications possibles à la LTGO, à l'Aide au transport des céréales fourragères et aux Tarifs compensatoires minimums visant les



Crédit (dollars)			
Programme des Transports			
1			
Dépenses de fonctionnement	623 486 000	718 730 925	708 717 324
5 Dépenses en capital	565 411 000	563 082 002	583 156 136
10 Subventions et contributions	294 857 805	265 225 806	248 012 101
11 Corporation Place du Havre Canada	1	1	-
15 Paiement à la Société canadienne des ports	27 000 000	27 000 000	26 650 000
16 Paiements à Ports Canada et à d'autres sociétés	1	1	-
17 Paiements aux sociétés de ports du Canada	-	5 556 800	5 403 095
20 Paiements à la Compagnie de navigation Canarcic Ltée	4 806 000	8 071 000	7 739 583
25 Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	10 684 000	14 284 000	13 947 832
26c Paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	1 903 000	1 672 590
30 Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	253 467 000	265 467 000	265 466 477
35 Paiements à VIA Rail Canada Inc.	541 000 000	521 456 452	521 119 582
40 Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	26 900 000	26 900 000	26 900 000
45 Paiements aux Chemins de fer nationaux du Canada	18 000	155 754	82 457
46b Chemins de fer nationaux du Canada - renonciation aux dividendes	-	1	-
(S) 47 Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	47 800	48 200	48 200
(S) Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(82 550 000)	263 920 671	(58 536 181)
(S) Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000 000	3 324 449	3 324 449
(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	120 840 000	118 760 000	118 760 000
(S) Remboursements de montants portés au crédit de recettes	-	84 493	84 493
Total du programme - budgétaire	2 388 976 607	2 803 970 555	2 472 548 138
L50 Prêt à la Société du port de Prince Rupert	17 260 000	17 260 000	17 260 000
(S) (L) Prêts à la Société canadienne des ports pour le fonds de roulement	-	10 000 000	-
(S) (L) Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	10 000 000	-
Total du programme - non budgétaire	17 260 000	37 260 000	17 260 000
Total du programme - budgétaire et non budgétaire	2 406 227 607	2 841 230 555	2 489 808 138

Programme par activité

(en milliers de dollars) Budget principal 1991-1992

Budget principal  
1990-1991

Anées- personnes autorisées	Fonction- nement	Dépen- ses en capital	Paie- ments de transferts	Moins: recettes sur le crédit	Total	Non	
						Prêts dotaions en capital et avances	Total

Politiques et coordination <sup>1</sup>	315	698 474	1 569	171 097	-	871 140	-	871 140	883 912	722 345	437 405	-	663 828	391 105	-	-	56 721	-	165 485	160 834	2 172 279	2 148 279	-
Marine/Garde côtière canadienne <sup>2</sup>	5 957	521 219	155 794	1 859	15 044	663 828	-	663 828	722 345	722 345	437 405	-	663 828	391 105	-	-	56 721	-	165 485	160 834	2 172 279	2 148 279	-
Aéroports	7 057	589 198	319 499	1 061	518 653	596 947	-	596 947	437 405	437 405	437 405	-	596 947	391 105	-	-	56 721	-	165 485	160 834	2 172 279	2 148 279	-
Administration du Ministère	2 466	163 108	11 380	319	9 322	165 485	-	165 485	160 834	160 834	160 834	-	165 485	391 105	-	-	56 721	-	165 485	160 834	2 172 279	2 148 279	-
Surface	423	39 534	3 200	13 987	-	56 721	-	56 721	62 017	62 017	62 017	-	56 721	391 105	-	-	56 721	-	165 485	160 834	2 172 279	2 148 279	-
20 133	2 390 097	663 598	234 550	1 139 966	2 148 279	2 148 279	-	2 148 279	2 172 279	2 172 279	2 172 279	-	2 148 279	391 105	-	-	56 721	-	165 485	160 834	2 172 279	2 148 279	-

Nota: Des renseignements additionnels sur les années-personnes figurent aux Tableaux 3-2 et 3-3, p. 3-2.

1. L'activité Politiques et Coordination comprend des paiements aux sociétés d'Etat suivantes: Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (35 575 000 \$, crédit 20); La Société canadienne des ports (32 350 000 \$, crédit 25); Marine Atlantique S.C.C. (144 558 000 \$, crédit 30); Via Rail Inc. (411 900 000 \$, crédit 35); l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (28 700 000 \$, crédit 40) et la Compagnie des chemins de fer nationaux (9 000 \$, crédit 45).

2. L'activité Marine/Garde côtière canadienne comprend des paiements à la Compagnie de navigation Canartic Limitée (6 672 000 \$, crédit 15).

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux Sociétés d'Etat à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 3-46.

30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C., relativement: (i) aux coûts de la direction de cette société; paiements à des fins d'immobilisations et paiements pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et déterminés de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis); traversiers entre Digby (N.-É.) et Saint John (N.-B.) et terminus; et (ii) aux paiements à l'égard des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ce coûts sont engagés par suite de la réduction du personnel ou de l'interruption ou de la diminution d'un service (iii) à l'assistance financière à une filiale engagés dans la réparation et la maintenance des navires	144 558 000
35	Paiements à Via Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire aux voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus en vertu du sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire aux voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.	411 900 000
40	Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires.	28 700 000
45	En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont touchés par des changements permanents défavorables découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division TerraTransport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.	9 000

Transports

1	Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt sur le transport par avion à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise.	441 798 000
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	663 598 000
10	Transports - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'intercolonial et de l'île-du-Prince-Édouard.	231 735 117
15	Paiement à la Compagnie de navigation Canarcic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la compagnie pour l'année civile 1991.	6 672 000
20	Paiement à la Société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal.	35 575 000
25	Paiements à la Société canadienne des ports pour : a) contrôle de la poussière et les coûts de l'électricité au port de Churchill, Man.; b) les installations de maintenance et d'entreposage et complexe ferroviaire pour bac porte-trains au port de Sept-Îles, Qc.	32 350 000

## Autorisations de dépenser

### A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 1 996 895 117 \$ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1991-1992. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 151 384 100 \$.

### Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)		
Budget principal	1991-1992	Budget
		1990-1991

1	Depenses de fonctionnement	441 798	596 402
5	Depenses en capital	663 598	622 612
10	Subventions et contributions	231 735	256 851
15	Paiement à la Compagnie de navigation Canarcic Ltée	6 672	5 459
20	Paiement à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	35 575	30 630
25	Paiements à la Société canadienne des ports	32 350	23 350
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	144 558	136 800
35	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	411 900	435 000
40	Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	28 700	27 300
45	Paiement à la Compagnie des chemins de fer nationaux	9	37
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	51	49
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	2 815	2 600
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	148 518	128 848
-	Crédits non requis	-	200
-	Paiement à l'Atlantique	-	375
-	Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	
-	Poste non requis	-	
-	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	-	(94 234)
Total Budgétaire		2 148 279	2 172 279



## Table des matières

### Autorisations de dépenser

A.	Autorisations pour 1991-1992	1-4
B.	Emploi des autorisations de 1989-1990	1-8

### Section I

#### Aperçu du programme

A.	Plans pour 1991-1992 et rendement récent	1-9
	1. Points saillants	
	2. Sommaire des besoins financiers	1-12
B.	Données de base	
	1. Introduction	1-17
	2. Mandat	1-17
	3. Objectif du Programme	1-17
	4. Organisation du Programme en vue de son exécution	1-17
C.	Perspective de planification	
	1. Facteurs externes qui influent sur le Programme	1-21
	2. Initiatives	1-22
	3. Etat des initiatives annoncées antérieurement	1-25
D.	Efficacité du Programme	1-28

### Section II

#### Analyse par activité

A.	Politiques et Coordination	2-1
B.	Marine/Garde côtière canadienne	2-11
C.	Aviation	2-33
D.	Aéroports	2-49
E.	Surface	2-55
F.	Administration du Ministère	2-69

### Section III

#### Renseignements supplémentaires

A.	Aperçu des ressources du programme	3-1
	1. Besoins financiers par article	3-2
	2. Besoins en personnel	3-4
	3. Dépenses en capital	3-28
	4. Paiements de transfert	3-33
	5. Recettes	3-38
	6. Prêts, dotations en capital et avances	3-40
	7. Coût net du Programme	3-41
B.	Autres renseignements	
	1. Flotte de la Garde côtière canadienne	3-42
	2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière	3-43
	3. Caisse d'indemnisation des dommages due à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	3-44
	4. Détails sur les mandats légaux	3-46
	5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'Etat	3-49

### Index

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Transports Canada est un ministère à programme unique comportant six activités principales : Politiques et Coordination, Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports, Surface, et Administration du Ministère.

Cette structure à programme unique et à activités multiples permet au Ministre et à son Ministère d'exécuter une combinaison de programme leur permettant de réaliser divers objectifs opérationnels, de réglementation, de recherche et de politique dans un cadre de financement précis.



## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1991  
En vente au Canada par l'entremise des  
Librairies associées  
et autres libraires  
ou par la poste auprès du  
Groupe Communication Canada — Edition  
Ottawa (Canada) K1A 0S9  
N° de catalogue BT31-2/1992-III-48  
ISBN 0-660-56367-3

**Transports Canada**

**Budget  
des dépenses  
1991-1992**



**Plan de dépenses**

**Partie III**



CA1  
FN  
LE77

Government  
Publication

# Transportation Safety Board of Canada



## 1991-92 Estimates



## Part III

### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores  
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-73

ISBN 0-660-56368-1

**1991-92 Estimates**

**Part III**

**Transportation  
Safety Board  
of Canada**

## **Preface**

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that form the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully. Section III describes the establishment of the operating resource base and provides summaries of resource utilization by the previous organizations which carried out certain functions of the new Board.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

**Note:** The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is also known by its statutory name, Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB).

---

## Table of Contents

---

### Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates	5
---	---

### Section I Program Overview

A. Plans for 1991-92 and Recent Performance	
1. Highlights	6
2. Summary of Financial Requirements	7
3. Review of Financial Performance	7
B. Background	
1. Introduction	8
2. Mandate	9
3. Program Objective	9
4. Program Description	9
5. Program Organization for Delivery	11
C. Planning Perspective	
1. External Factors Influencing the Program	12
2. Initiatives	14
3. Update on Previously Reported Initiatives	14
D. Program Effectiveness	14
E. Performance Information and Resource Justification	17

### Section II Supplementary Information

A. Profile of Program Resources	
1. Financial Requirements by Object	20
2. Personnel Requirements	21
3. Net Cost of Program	22

### Section III Report on Previous Organizations

A. Resource Utilization Summaries	
1. Establishment of Resource Base	24
2. Resource Utilization by Previous Organizations	24
B. Marine Casualty Investigation	
1. Review of Financial Performance	25
2. Program Description	25
3. Performance Information	25



**Section III**  
**Report on Previous Organizations (continued)**

C.	Railway/Pipeline Accident Investigation	26
1.	Review of Financial Performance	26
2.	Program Description	26
3.	Performance Information	26
D.	Canadian Aviation Safety Board	
1.	Use of 1989-90 Authorities - Volume II of the Public Accounts	27
2.	Review of Financial Performance	27
3.	Program Description	27
4.	Performance Information	28
	Topical Index	30

**Details of  
Spending Authorities**

**A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates**

**Financial Requirements by Authority**

<b>Vote</b>	<b>(thousands of dollars)</b>	<b>1991-92 Main Estimates</b>	<b>1990-91 Main Estimates</b>
	<b>Canadian Transportation Accident* Investigation and Safety Board</b>		
<b>10</b>	<b>Program expenditures</b>	<b>25,343</b>	<b>25,174</b>
<b>(S)</b>	<b>Contributions to employee benefit plans</b>	<b>2,670</b>	<b>2,591</b>
	<b>Total Agency</b>	<b>28,013</b>	<b>27,765</b>

**Votes - Wording and Amounts**

<b>Vote</b>	<b>(dollars)</b>	<b>1991-92 Main Estimates</b>
	<b>Canadian Transportation Accident* Investigation and Safety Board</b>	
<b>10</b>	<b>Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board-Program expenditures</b>	<b>25,343,000</b>

**Program by Activity**

<b>(thousands of dollars)</b>	<b>1991-92 Main Estimates</b>				<b>1990-91 Main Estimates</b>
	<b>Authorized person- years</b>	<b>Budgetary Operating</b>	<b>Capital</b>	<b>Total</b>	
<b>Advancement of Transportation Safety</b>	<b>301</b>	<b>26,646</b>	<b>1,367</b>	<b>28,013</b>	<b>27,765</b>
<b>1990-91 Authorized person-years</b>	<b>300</b>				

\* The Transportation Safety Board's statutory name - Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) is listed in Part II of the Estimates. The Board's short-name - Transportation Safety Board of Canada (TSB), which is authorized by the Federal Identity Program - is used throughout this Part III document.

---

## Section I Program Overview

---

### A. Plans for 1991-92 and Recent Performance

#### 1. Highlights

The following highlights reflect TSB 1991-92 plans and priorities in support of its mission as well as noteworthy accomplishments of the Program during 1990-91, its first fiscal year of operation.

- **Occurrence Classification System:** The Board will be implementing its newly developed occurrence classification system which will identify the occurrences to be investigated on the basis of the potential for eventual safety action. If no resultant safety action is foreseen at the initial evaluation stage, factual information will be recorded but no investigation will be undertaken. The scope of investigations will now be strongly influenced by the potential for safety recommendations or other safety actions. This new approach is expected to reduce the overall number of investigations undertaken while increasing the safety pay-off from those investigations performed (see page 7);
- **Regulations:** The Board has drafted Regulations for its operations and has commenced consultations with industry groups and government departments and agencies. The Regulations reflect the Board's intent to investigate using specialists in each mode but to a common multi-modal standard. They are also in-line with the Board's intent to concentrate, to the extent possible under the Act, on identifying safety deficiencies before they become accidents (see page 9);
- **Investigation Standards:** Investigation standards and operational procedures for all the modes (marine, rail, pipeline and air) are being harmonized in the light of statutory requirements developed on the basis of potential safety pay-off. Investigation manuals are being drafted for the use of all investigators and will be made available to the industry and the public to advise them of the Board's procedures and to ensure public confidence that investigations are conducted fairly and objectively. These standards will include similar report formats for all modes (see page 9);
- **Organization Structure:** The TSB organization structure will be refined and formalized during 1991-92. This will ensure that the structure of the organization is optimized to accomplish the mission of the agency. The organization is not expected to change significantly from the interim arrangements of 1990-91 (see page 11);
- **Training Program:** An initiative will be begun to identify all of the staff skill requirements of the agency. A training program will be developed and implemented to eliminate any deficiencies that may be identified during the requirements assessment phase;
- **Relationships:** The TSB is making a major effort to establish sound professional relationships with industry and other government organizations, while respecting the paramountcy of the Board's independence. The Board

is also determined to develop an open relationship with the public that will be based on competence, fairness, and integrity (see page 14);

- **Approach To Safety:** A major task the Board will undertake in 1991-92 will be to explain its approach to safety to all with whom it deals. The new policy of concentrating on those occurrence investigations with potential for safety action will reduce the amount of information that has been available historically to such agencies as; police forces, insurance companies and those pursuing civil claims. Also, there will be a reduction in the number of investigations of "industrial type" accidents, a change which will require explanation to various industry groups (see page 14).

## 2. Summary of Financial Requirements

**Figure 1: Financial Requirements (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>	<b>Change</b>
Advancement of Transportation Safety	<b>28,013</b>	<b>27,397</b>	<b>616</b>
Person-Years*: Controlled by TB	<b>301</b>	<b>292</b>	<b>9</b>
Other	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>-</b>
	<b>306</b>	<b>297</b>	<b>9</b>

\* See Figure 8, page 21, for additional information on person-years.

**Explanation of Change:** The net difference of \$616,000 between the 1990-91 Forecast and the 1991-92 Estimates is attributable to a net increase of \$248,000 to TSB 1991-92 reference levels coupled with a forecasted under-expenditure of \$368,000 for 1990-91 that reflects the government's budget reduction initiative and federal sales tax savings expected in the last quarter of the fiscal year as a result of implementation of the Goods and Services Tax. One additional person year was obtained as a transfer from the Public Service Commission for co-ordination of follow-up language training. The forecast under-utilization of 8 person-years is due to the gradual phasing-in of new staff and compliance with the recent government restraint program.

## 3. Review of Financial Performance

For 1989-90 there was no Transportation Safety Board and therefore no provision in Main Estimates for such a program. Funds for performing portions of the mandate of what became the TSB in 1990-91 were appropriated under the authority of other departments and agencies. Details on this are contained in Section III, page 24, Report on Previous Organizations.

## B. Background

### 1. Introduction

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) commenced operations as an independent Departmental Corporation on March 29, 1990. Initiatives to develop an



independent, multi-modal transportation safety agency began almost twenty years ago. This new agency is concerned with the analysis of safety failures in the federally regulated elements of the marine, rail, commodity pipeline, and air transportation systems. Creation of the TSB eliminated a long standing conflict of interest situation. The conflict arose when a government department or agency regulated or operated elements of the transportation system, and also investigated accidents in the same part of the industry that it regulated or operated. A separate agency, the CASB, was established in 1984 to analyze aviation accidents and incidents. That agency was used as the model upon which Parliament extended the principle of independent transportation safety investigations. The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings, and recommendations through the President of the Queen's Privy Council.

Under its legislation, the TSB's sole objective is to advance transportation safety. The primary purpose of the Board's investigations is accident prevention. It seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations and public inquiries into specific occurrences, the Board may conduct special studies and special investigations into more general matters pertaining to transportation safety. The TSB has the exclusive authority to determine causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

Transportation occurrences are defined in the CTAISB Act as any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock, or commodity pipeline, and any situation or condition that, if left unattended could, in the Board's judgment, induce an accident or incident. The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences which take place in or over Canada, including Canada's internal waters, territorial sea or, in waters above the continental shelf in the case of marine occurrences related to activities concerning the exploration or exploitation of the continental shelf. The Board may also represent Canadian interests outside of Canadian territory and participate in foreign investigations of transportation occurrences involving Canadian registered, licensed, or manufactured ships, railway rolling stock, or aircraft. In addition, the Board cooperates with other countries as it carries out Canada's International Civil Aviation Organization (ICAO) responsibilities related to aviation accident investigation. The TSB may also hold public inquiries into transportation occurrences when it deems necessary, as part of the investigative process.

Upon formation of the TSB a number of things occurred. The CASB Act was repealed, the Board Member's appointments were terminated, and the financial resources of that former agency were frozen and returned to the Treasury Board. The public service employees of the CASB were given the opportunity to transfer to the TSB, and almost all of them did. The financial resources of Transport Canada's Marine Casualty Investigation Branch and of the National Transportation Agency's Railway/Pipeline Investigation Directorate were also frozen by Treasury Board. Those two units were disbanded, but arrangements were made for the completion of work in process. The employees of those units were then given the opportunity of transferring to the TSB and almost all of them did. The TSB was given exclusive authority when it investigates commodity pipeline accidents and incidents; an activity formerly carried out by the National Energy Board (NEB). No financial resources were affected and one employee transferred from the NEB to the TSB. Resources provided to the TSB included amounts for administration and some contract services.

Although a primary task of the Board is to make recommendations to advance transportation safety, it does not have the authority to ensure their implementation. That authority rests with the departments responsible for the regulation of marine



navigation, railways and commodity pipelines, and aviation. The responsible Minister or head of any department or agency to which a recommendation may be addressed, must report to the Board in writing within 90 days, indicating any actions taken or proposed.

## **2. Mandate**

The legislative authority under which the TSB operates is the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act. Regulations for carrying out the purposes and provisions of the Act are drafted and are expected to come into force during the 1991-92 fiscal year.

## **3. Program Objective**

The CTAISB Act states that the object of the Board is to advance transportation safety.

The Act makes clear the non-judicial nature of the TSB in stating that it is not the function of the Board to assign fault or determine civil or criminal liability in connection with the occurrences it investigates.

## **4. Program Description**

The functions of the TSB can best be described by examining each of its sub-activities.

**Board:** The Board is comprised of the Chairperson and appointed Members. The Chairperson directs the Members and apportions their work. The Board reviews transportation occurrence reports, determines causes and contributing factors, identifies safety deficiencies, makes safety recommendations, and issues public reports on its findings. It may also conduct public inquiries into some of the transportation occurrences it investigates. The Board is also responsible for establishing policies for the classes of occurrences to be investigated and for the conduct of investigations.

**Executive, Legal, Policy and Planning:** As Chief Executive Officer of the TSB the Chairperson is responsible for managing all aspects of the internal management of the Board including directing the staff and apportioning its work. The Chairperson generally exercises this executive authority through the Executive Director, who in his capacity as Chief Operating Officer, is accountable to the Chairperson for operations.

Legal services are provided by legal counsel staff and designated legal agents who provide advice and assistance to the Board and staff, as required.

Strategic planning and policy development, advice, analysis and assistance are provided to the Executive Director and the TSB's Management Council by the corporate planning and policy functions which also provide liaison with central agencies.

**Safety Investigation:** The function of this sub-activity is to conduct, through modal specialists, independent investigations into transportation occurrences involving the operation of ships, railway rolling stock, commodity pipelines or aircraft, and to identify safety deficiencies through those investigations. It prepares reports and drafts findings on those investigations for consideration by the Board. In addition, this sub-activity is concerned with improving the quality of investigations through; the development and improvement of investigative standards and procedures, the performance of quality reviews and audits of investigations and, the development of criteria for the recruitment and training of investigators.

**Safety Programs:** This multi-modal sub-activity consists of a wide variety of functions and responsibilities that complement and assist the investigations sub-activity and fall within the three areas of; accident prevention, informatics, and communications. Specific responsibilities and activities include: the analysis of safety deficiencies identified through investigations; the identification and analysis of safety deficiencies through safety studies, statistical analysis, and the operation of a confidential reporting program; human performance investigation standards and training, plus support to investigations in this area; the drafting of safety recommendations for Board consideration; the issuing of safety advisories and safety information letters to the regulatory bodies; development and operation of the modal occurrence information systems and databases; functional responsibility for EDP systems; editorial standards for public reports, and physical production and dissemination of such reports; media relations; and the development and implementation of communications programs and strategies.

**Engineering/Medical Services:** This is also a multi-modal sub-activity and was previously known as Professional Services. Its primary role is to support the investigative and safety deficiency analysis processes by providing specialized technical advice, analysis and assistance related to the machine-element and the human-element of transportation occurrences.

The engineering component performs technologically specialized laboratory testing and analysis of materials, structural components and systems, on wreckage recovered from transportation occurrence sites. This activity also involves; participation in field investigations, extraction and analysis of information from voice and data recordings, the development of technical findings and the identification of related safety deficiencies.

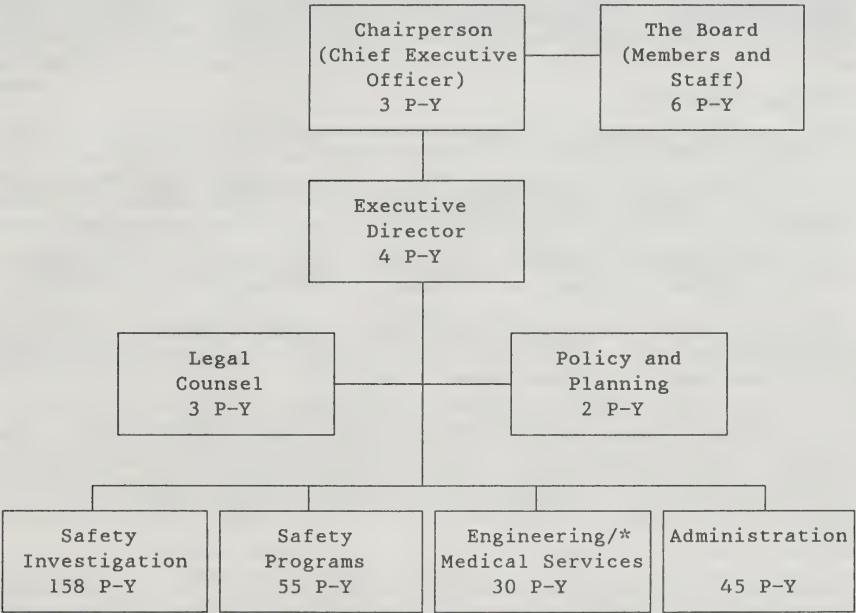
The medical component of this sub-activity is responsible for ensuring the specialized technological laboratory testing and analysis of human tissues and fluids taken from deceased crew and/or passengers involved in transportation occurrences. This activity also involves; human factors research/analysis, participation in field investigations, identification of contributory human performance variables, the development of technical findings and, the identification of related safety deficiencies.

**Administration:** The Administration sub-activity involves the provision of all administrative support services in the areas of personnel, finance, and internal administration. It also includes a secretariat component which provides support to the Board for its meetings and public inquiries, together with the provision of services to all other sub-activities for the processing, control, and tracking of occurrence reports and other documents going to the Board.

5. Program Organization for Delivery

**Activity Structure:** The TSB Program consists of one activity comprised of six sub-activities, each of which relates to an operational function of the Board. Each sub-activity is the responsibility of a single manager, as depicted in Figure 2.

Figure 2: Person-Years by Organization/Sub-Activity, 1991-92



\* Previously called Professional Services.

**Organization Structure:** The organization structure of the TSB is conventional in most respects, but some relationships are unique due to provisions in the Act. The Chairperson is Chief Executive Officer of the TSB and as such has exclusive statutory responsibility for managing personnel, financial, and property matters and for all other aspects of the internal management of the Board. He generally exercises this executive authority through the Executive Director, who in his capacity as Chief Operating Officer, is accountable to the Chairperson for the operations of the TSB. The Chairperson is also Chairperson of the Board which is comprised exclusively of the Chairperson and appointed Board Members, whose work is directed and apportioned by the Chairperson. The Board conducts those activities expressly assigned to it as duties under the CTAISB Act. In addition, the Act empowers the Directors of Investigation (DOI's) - Marine, Railway/Commodity Pipelines, and Air - with the exclusive authority to direct the conduct of investigations on behalf of the Board.

The exclusive authority of the DOI's is to ensure that Board Members are distanced from occurrence investigations and investigative staff so that Board Members can be objective when they review reports on staff investigations. It is also to ensure that the DOI's, when acting in-line with Board policies, are fully independent as they direct the



conduct of specific investigations. The Board is required to consider the comments of persons with a direct interest in investigative findings such as; vehicle manufacturers, transportation companies, overhaul companies, and operating crews. This ensures that the comments of directly interested persons have status equal to the comments of investigators when they are reviewed by the Board.

The TSB head office is situated in the National Capital Region. Staff in the Board's regional offices report to their head office counterparts. The 17 offices are located in 11 cities dispersed across the country from St. John's, Newfoundland to Vancouver, British Columbia. The Safety Engineering laboratory is located at Ottawa International Airport.

### **C. Planning Perspective**

#### **1. External Factors Influencing the Program**

There are several significant external factors which will affect the direction and nature of TSB activities in 1991-92 and subsequent years.

**The Canadian Transportation System:** The national civil transportation system, of which the TSB is a component, is a large and complex one with many variables at play.

In the marine mode, there are more than 7,500 commercial ships on register in Canada representing over 4 million gross tons of shipping capacity, and Canada's waterborne trade ranks among the highest in the world. In 1987, more than 360 million tons of cargo were transported by water for domestic and international markets. Marine passenger traffic in Canada averages over 50 million passengers annually. The fishing industry operates approximately 40,000 fishing vessels and 390 fish processing establishments, employing over 110,000 full-time and part-time workers. More than 10,000 people are certified as navigation and engineering marine officers, over 17,000 hold deck and engineering ratings, and there are some 60,000 full and part-time fishermen.

The national railway system is comprised of 19 railways under federal jurisdiction involving 58,000 miles of track, and performing over 300 billion gross freight ton-miles per year. In 1990 the system produced more than 70 million train-miles and 800 million passenger miles. There are 58,000 public, private, and farm railway crossings and thousands of pipeline/rail crossings. The national pipeline system under National Energy Board jurisdiction comprises over 50 oil and gas pipeline companies. These companies operate over 30,000 km of main-line transportation, distribution, and gathering lines, for oil and gas.

The civil air transportation system processes over 66 million enplaned and deplaned passengers annually through Canadian airports. There are over 800 certified Canadian air carriers and almost 850 foreign carriers authorized to operate in Canada. In addition, there are over 86,000 licensed aviation personnel, more than 28,000 registered aircraft and 780 certified aerodromes. The Canadian aerospace industry and the airline industry employ over 105,000 people. Almost 11,000 people are employed by Transport Canada's Aviation and Airports Groups in pursuing their objective of attending to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system. In terms of aviation activity, Canada ranks second to the United States in numbers of registered aircraft and total hours flown.

**Government Policy and Industry Environment:** In recent years, a number of federal government policy proposals have been announced and various events have transpired which are expected to have an influence on the transportation system and the

continued advancement of transportation safety. These include; the formation of the TSB, the implementation of the National Transportation Act and the Railway Safety Act, the restructuring and streamlining of some of Transport Canada's regulatory operations, revisions to the Canada Shipping Act, the sale of Air Canada and other government interests in the Canadian aircraft manufacturing industry, the cutback in Via Rail's passenger operations, and the trend towards mergers and the consolidation of operations in the airline industry. Recently announced initiatives such as Transport's new policy on substance use/abuse in the federal transportation sector and the Canada-United States "open regime" approach to north american air services, may also have safety impacts. Some components of the civil aviation infrastructure such as air traffic services and facilities are now operating at near capacity levels, a situation where the TSB must be alert for possible safety failures particularly at the major airports.

The impacts of the foregoing on transportation safety cannot be isolated. Many of the factors are likely to have both positive and negative effects on safety. For example, many argue that the keener competition associated with less economic regulation will cause firms to reduce safety margins. At the same time one must recognize that the freedom to abandon money losing routes may strengthen companies and increase their margin of safety. The TSB will carefully monitor changes that are evidenced by transportation occurrences and will be thorough in analyzing them.

**Public Interest in Transportation Safety:** Transportation safety has always been a matter of public concern. In recent years the public's increased awareness through the media has highlighted its importance.

Marine safety receives considerable public and media attention, often on an international scale. The recent grounding of the American tanker "Exxon Valdez" in Alaska with massive oil pollution and resultant environmental problems received considerable attention in Canada. The tragic loss of 84 lives in the "Ocean Ranger" disaster off the coast of Newfoundland in 1982 is still fresh in the minds of Canadians.

Since the Mississauga derailment in 1979, public interest in railway safety has been very high. In major urban areas, the concern centres on derailments with the release of dangerous chemicals such as chlorine, anhydrous ammonia and other toxic substances. There are organized public interest groups that keep media attention focused on such issues. In smaller centres the concern is much the same but also focuses on level crossing safety. As yet, pipeline safety has not received much public/media attention in Canada.

In aviation, the Dubin Inquiry into Aviation Safety in Canada in the early 1980's emphasized some defects in the Canadian civil aviation safety system and received extensive media coverage, thus increasing public awareness of aviation safety matters. There were years of public attention and concern following the Arrow Air DC-8 accident at Gander, Newfoundland in 1985. More recently, the Moshansky Inquiry into the March 1989 fatal crash of an Air Ontario passenger jet in Dryden, Ontario - has kept aviation safety issues in the forefront of the media on almost a daily basis for the past year. This ongoing public concern over aviation safety issues is expected to continue into the 1990's.

Following a major accident in any of the modes, the interest and attention of the public and media is invariably intensified.

**Impact of Technology on Transportation:** Over the last 20 to 25 years the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant recent advances in computer and electronics technology and their



application to the transportation industry and the development of new space age materials.

The design of ships is constantly changing and the marine industry is quick to adapt new technology for its on-board equipment and systems. The specialized demands for marine transportation services has led to the development of very specialized vessels such as; very large crude carriers, roll-on-roll-off vessels, mobile offshore drilling units, drill ships, and liquefied natural gas and liquefied petroleum gas carriers.

New technology in electronic systems and communications equipment has also affected the railway industry in Canada. In many cases these innovations have resulted in reductions in employees required which has raised concerns about both jobs and safety in a number of forums. One development has resulted in the potential to operate trains without the traditional caboose and rear-end crew and another provides for the automatic detection of failing wheel bearings and "hot wheels" as a preventative safety measure to reduce derailments.

In aviation, many of the new generation of aircraft, both large and small, are extremely sophisticated by any standard. The latest technology includes the use of non-traditional plastics and composite materials in aircraft components. These new technologies not only apply to aircraft but also to other components of the aviation system such as air traffic control and navigational facilities. There have also been significant changes within the cockpit, such as the replacement of analog displays with digital instrument windows, the "glasscockpit", computerized voice recording systems, "fly by wire" controls, etc.

While many of the new technological developments are useful to investigators in performing their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized.

## **2. Initiatives**

The TSB is occupied establishing itself as an effective multi-modal safety board and therefore, does not plan to undertake any major new initiatives beyond its ongoing program during 1991-92.

## **3. Update on Previously Reported Initiatives**

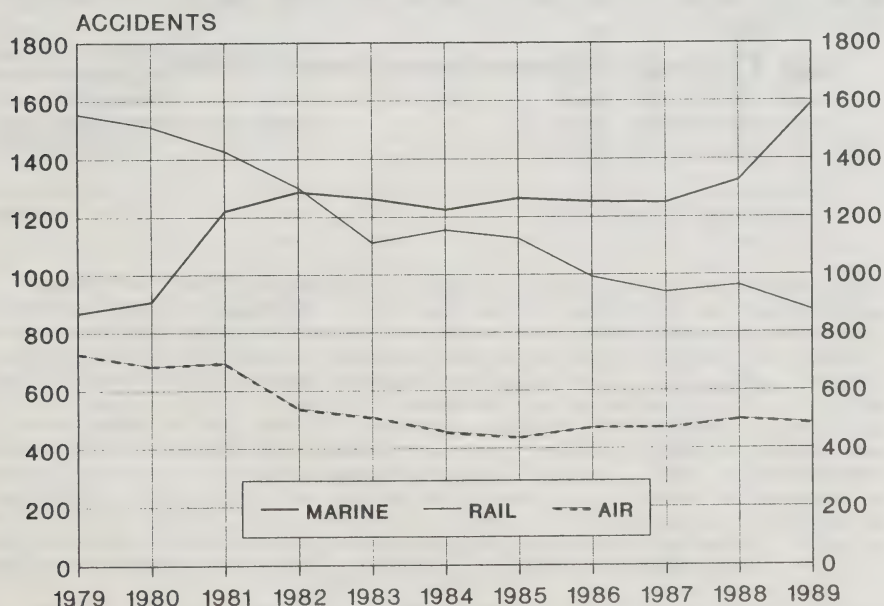
**Communications Strategy:** During 1990-91 the TSB initiated a communications program designed to establish the Board's identity with both the transportation industry and the public. The program consists primarily of Board Members and senior managers explaining the agency's philosophy and way of doing business to industry and public interest groups. It also includes the development and dissemination of materials such as; audio-visuals, brochures, corporate exhibits and other promotional items explaining the TSB's mandate and activities. The implementation of this program will continue throughout the 1991-92 fiscal year.

## **D. Program Effectiveness**

The TSB is the only body in Canada whose sole object is the advancement of transportation safety. However, there are other organizations in government and industry that have the advancement of safety as part of their objective. The total resources of the TSB are probably less than one percent of all those applied to the advancement of transportation safety in Canada. Consequently, it is not possible to

quantify the effects of the TSB's contribution to the advancement of transportation safety. It is certain that the public of Canada demands an independent organization to analyze the failures in transportation safety. It is also plain that recommendations of the Board will tend to eliminate safety problems when implemented. In the long-term, the agency's reputation for competence and fairness will probably be the best indicators of its effectiveness. Even those indicators are not always reliable. It is not the function of the Board to find fault or determine liability. However, in reporting fully on the causes and contributing factors of an occurrence; fault or liability may be inferred from the Board's findings. Those inferences may lead some to try to discredit the TSB's work as part of their efforts to minimize the effects of, the often large, civil claims associated with transportation occurrences.

**Figure 3: Transportation Accidents in Canada (Reported), 1979 to 1989**

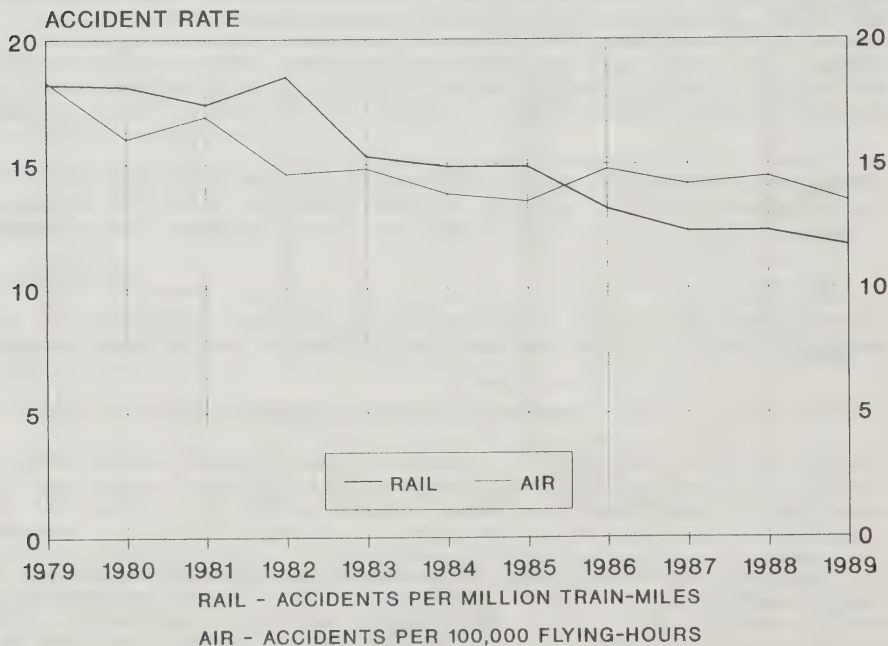


The ideal measurement of the TSB's effectiveness would be the number of accidents prevented as a result of its Program. It is, of course, not possible to quantify events that did not occur. The best proxy available to measure the change in safety is the rate of occurrences. For rail, there can be measures of accidents per train-mile or car-mile. Similarly, for aviation there can be measures of accidents per flying-hour. For marine, the activity levels are not recorded and the best that can be determined is the number of accidents. The results of such indicators are shown in Figures 3 and 4. The events can be measured but what they say about safety is another matter. Changes in the effectiveness of reporting can significantly alter the number of occurrences. For example, it is believed that better marine reporting is the main cause of the increase in marine accidents reported. Changes in the aviation accident rate can come from a judgemental factor such as the determination of what is substantial damage. The number of accidents does nothing to measure differences

in the severity of accidents. However, the accident rates that are available are shown in Figure 4. One must use extreme caution in trying to measure changes in safety based on anything less than major changes in the rates or numbers of occurrences.

There are many factors outside of TSB control that can influence transportation safety in Canada such as: transportation activity levels in each mode, economic and public policy, technology, responses to public opinion, and natural phenomena (e.g. weather). The effectiveness with which regulatory agencies such as Transport Canada (air, marine, rail) and the National Energy Board (pipelines) perform their regulatory roles over the transportation community have an impact. The quality of the safety recommendations and advisories issued by the Board are also significant factors. The safety consciousness of, and safety initiatives taken by other members of the transportation community such as; industry, unions, and equipment manufacturers, have a major impact on transportation safety. With all of these factors at play, it is impossible to determine the specific influence of the TSB Program on transportation safety in Canada.

**Figure 4: Transportation Accident Rates in Canada - 1979-1989**



One other possible measure of TSB program effectiveness is the degree to which the recommended safety actions are acted upon by those to whom they are addressed. In the majority of cases, TSB safety recommendations and advisories are addressed to Transport Canada the regulator of the air, marine and rail modes. Of the safety recommendations and advisories issued by the TSB in 1990-91, the large majority of them have been acted upon appropriately by Transport. This means that in most cases, Transport has accepted the Board's recommendations and has taken, or is



planning to initiate, measures which will reduce or eliminate the safety deficiencies which were identified.

E. Performance Information and Resource Justification

Figure 5 provides a summary of how operating resources (not including capital) are utilized, broken down by sub-activity.

Figure 5: Program Requirements by Sub-Activity (\$000)

	Estimates		Forecast	
	1991-92		1990-91	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Board	505	4	493	4
Executive, Legal and Planning	1,314	9	1,282	9
Safety Investigation	12,517	158	12,227	153
Safety Programs	4,845	55	4,733	50
Engineering/Medical Services	3,430	30	3,353	32
Administration	4,035	45	3,942	44
Total	26,646	301	26,030	292

General workload indicators are the numbers of reported accidents, incidents, and hazardous situations/conditions, which are defined collectively as transportation occurrences (see definition page 8). Significant transportation accidents and some incidents, defined as reportable incidents, must be reported to the Board. In addition, the TSB also receives voluntary reports, either through the regular reporting process, or in the case of aviation, through its Confidential Aviation Safety Reporting Program. It is the policy of the Board to investigate accidents and incidents where it is determined that there is the potential for accident prevention, and that investigation is likely to result in meaningful safety information or action. In the cases where the Board does not investigate, the reported occurrences are processed and recorded in the TSB data base for further reference or study. These workload indicators are external to the Board's control but are not particularly difficult to predict. Figure 6 presents a summary of a number of elements that influence workload.

Although the workload indicators shown in Figure 6 are of interest, simply forecasting the total number of transportation occurrences is not sufficient for determining the expected workload. It is evident that there would be a wide variance in human and financial resources expended in the complex investigation of a crash of a jetliner involving numerous fatalities, when compared with the relatively straight-forward investigation of a crash of a single engine private aircraft involving minor injuries. Even in the case of two accidents or incidents that appear to be similar circumstantially, there may be a significant variance in resources expended due to the evolving complexity of factors that emerge as the investigation progresses. Also, as transportation technology continues to develop at its currently rapid pace, the job of investigation will become increasingly specialized, complex and resource-intensive.

The kinds of workload indicators that are available cannot be taken as more than very rough determinants of resource requirements. For example, economies of scale and productivity improvement measures are factors that can affect both effectiveness

and efficiency. The recent decision of the Board to concentrate on analyzing occurrences on the basis of potential for producing safety action will reduce the number of investigations while increasing the effectiveness of the agency. At the time the Board was being formed there was explicit recognition that it would conduct fewer investigations than the agencies that preceded it. With its recent decision the Board will produce more for safety with no increase in resources. At the same time it will produce less for those who use its work for other than safety purposes (see page 7).

**Figure 6: General Workload Indicators**

Reported to the Board	Projected 1991-92	Forecast 1990-91
<b>Aviation</b>		
Accidents	580	574
Incidents	1,675	1,612
Confidential Reports	330	330
	2,585	2,516
<b>Marine</b>		
Accidents	1,590	1,550
Incidents	395	330
	1,985	1,880
<b>Rail/Pipeline</b>		
Accidents	1,020	910
Incidents	600	550
	1,620	1,460
<b>Total</b>	<b>6,190</b>	<b>5,856</b>

Similarly, a reduction in the number of accidents may on the surface indicate a reduced requirement for investigators. However, among those accidents which did occur, a number of them will be major occurrences each requiring an intensive and comprehensive investigative effort. Also, investigations are likely to become increasingly resource-intensive as investigative methods and techniques are updated and improved to respond to the complex technology of modern equipment. In addition, there is a need to maintain a "state-of-readiness" to respond quickly to the infrequent but inevitable major accidents. In the case of most accidents some of the evidence is highly transient and perishable. Consequently, a specialized and well-trained team of experts must be available at all times for immediate response.

In addition to workload indicators which are a measure of demand on the Program, there are also a number of output indicators which can be measured and compared on a year-to-year basis. However, until the TSB has been operating independently for at least two to three years, comparative statistics on output indicators will not be available. Typical output indicators are:

- Occurrence Reports Issued Publicly
- Safety Recommendations Issued
- Safety Advisories Issued



- Safety Information Letters Issued
- Special Investigations Completed
- Special Studies Completed
- Public Inquiries Conducted

The indicators listed above are discrete program outputs. It should be recognized that there are many other outputs produced that are not listed but which nevertheless contribute to the Board's objective. For example, in support of occurrence investigations, the TSB conducts; engineering projects, technology evaluations, material analyses, and many different types of medical analyses. In addition, the TSB processes requests for statistical information made by the public, the media, and the transportation community. The communications unit issues press communiqués and responds to information requests in its efforts to keep the public informed. It is these and many other outputs which must be taken into account when considering the overall performance of the TSB Program in its efforts to advance transportation safety.

---

**Section II**  
**Supplementary Information**

---

**A. Profile of Program Resources****1. Financial Requirements by Object**

Transportation Safety Board of Canada financial requirements by object are presented in Figure 7.

**Figure 7: Details of Financial Requirements by Object (\$000)**

	<b>Estimates 1991-92</b>	<b>Forecast 1990-91</b>
<b>Personnel</b>		
Salaries and wages	17,235	16,343
Contributions to employee benefits plans	2,670	2,533
Other personnel costs	287	278
	<b>20,192</b>	<b>19,154</b>
<b>Goods and services</b>		
Transportation and communications	2,485	2,525
Information	467	533
Professional and special services	2,044	2,159
Rentals	239	254
Purchased repairs and upkeep	499	617
Utilities, materials and supplies	596	676
Other expenditures	124	112
	<b>6,454</b>	<b>6,876</b>
<b>Total operating</b>	<b>26,646</b>	<b>26,030</b>
<b>Capital</b>	<b>1,367</b>	<b>1,367</b>
	<b>28,013</b>	<b>27,397</b>

## 2. Personnel Requirements

Personnel requirements (including statutory contributions to employee benefits plans) constitute approximately 75% of total operating costs.

Figure 8: Details of Personnel Requirements

	Person-Years* <u>Controlled by Treasury Board</u>		Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	Estimates 91-92	Forecast 90-91		
<b>Executive</b>				
Executive/Senior Management	13	13	59,000-132,700	83,488
<b>Scientific and Professional</b>				
Economics and Statistics	6	6	20,000-79,367	58,090
Engineering	10	7	27,613-74,810	60,104
Law	3	3	21,000-120,100	86,110
Medicine	5	5	52,408-111,560	93,294
Psychology	3	3	30,390-70,774	54,535
Other	2	1	21,430-73,473	71,910
<b>Administration and Foreign Service</b>				
Administrative Service	30	31	17,470-72,817	39,973
Computer Systems	6	6	22,310-73,032	41,681
Financial Administration	3	3	15,516-69,789	48,324
Information Services	3	3	17,329-65,839	56,495
Personnel Administration	5	4	16,390-67,273	50,499
Program Administration	2	2	17,470-72,817	41,375
<b>Technical</b>				
Aircraft Operation	56	56	45,127-72,037	61,905
Electronics	2	2	20,736-66,964	39,531
General Technical	3	3	16,124-71,058	39,847
Social Science Support	6	6	16,124-73,716	34,006
Technical Inspection	76	71	16,124-73,622	55,091
Other	3	3	17,919-78,000	42,400
<b>Administrative Support</b>				
Clerical and Regulatory	37	37	16,504-40,509	26,751
Secretarial, Steno, Typing	27	27	16,356-40,768	27,598
	301	292		
	Other Person-Years* <u>Estimates Forecast</u>		Current Salary Range	1991-92 Average Salary Provision
	91-92	90-91		
Senior Levels	5	5	42,500-158,800	94,000
	5	5		

**Figure 8: Details of Personnel Requirements (continued)**

\* **Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each). A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

**Controlled person-years** are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in the Schedule I, Parts I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

**Other person-years** are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

### 3. Net Cost of Program

The Estimates of the Program include only those expenditures to be charged to its voted authorities. Figure 9 provides details of other cost items which need to be taken into account to arrive at the estimated total cost of the program.

**Figure 9: Total Cost of the Program for 1991-92 (\$000)**

	Main Estimates 1991-92	Add* Other costs	<u>Estimated Total Program Cost</u> 1991-92    1990-91	
Transportation Safety Board of Canada	28,013	3,893	31,906	31,156

\* Other costs of \$3.89 million consist of:

(\$000)

- accommodation received without charge from Public Works 2,179
- provision of proficiency and operational flying services for which Treasury Board provides resources directly to the contractor (Transport Canada) 1,114

● cheque issue and other accounting services received without charge from Supply and Services Canada	19
● employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	560
● administration of Workers' Compensation received without charge from Labour Canada	12
● departmental Personnel Management System and other personnel applications provided by the Department of Supply and Services	9

---



---

## Section III

### Report on Previous Organizations

---

#### A. Resource Utilization Summaries

##### 1. Establishment of Resource Base

Establishing the TSB resource base involved the provision of new operating and capital resources to the new agency. It also involved the freezing of some of the financial resources of a number of organizations which had been doing work similar to that which came within the TSB's mandate once the TSB was established. These organizations were; the National Transportation Agency (NTA), the National Energy Board (NEB), Transport Canada (TC) and the Canadian Aviation Safety Board (CASB).

When the TSB resource levels were being established, it was recognized from the outset that the work of these previous organizations was similar in some respects, but also considerably different in other respects, from that which would be required of the TSB under its new legislation. Therefore, setting the initial TSB resource levels involved both reviewing the mandates and resource levels of the previous organizations and then assessing the specific requirements of the CTAISB Act. It was also recognized that the resources provided to the TSB would not be much more than the sum of what had been utilized by the previous organizations in pursuing their more limited mandates.

The TSB was provided with additional non-salary funds to permit the purchase of additional services. It was also given person-years and associated salary dollars to accommodate administration and other indirect costs. Figure 10 shows the initial TSB operating base.

**Figure 10: TSB Operating Base Upon Its Establishment, 1990-91**

	1990-91 Main Estimates			Total
	Authorized Person-Years	Budgetary Operating	Expenditures (\$000) Capital	
Advancement of Transportation Safety	300	26,398	1,367	27,765

These funds were appropriated under CTAISB authority through the 1990-91 Main Estimates. The CTAISB Act requires that the Governor in Council shall in January 1993, arrange for a comprehensive review of the operation of the Act.

##### 2. Resource Utilization by Previous Organizations

As mentioned above, the TSB resource base established for 1990-91 was partially based on historical resource utilization levels in three previous organizations; the Railway/Commodity Pipeline Investigation Directorate of the National Transportation Agency, the Marine Casualty Investigation Unit of Transport Canada, and the Canadian Aviation Safety Board. Before 1990-91, these resources were appropriated separately through Main Estimates for each of the organizations involved. While the resources

are displayed in Figure 11, it is important to recognize that the basis of the Marine and Rail/Pipeline work in those organizations was very different from that of the TSB. The CASB mandate for aviation has also been modified in the TSB.

**Figure 11: Resource Utilization Summary, Previous Organizations (\$000)**

	CASB		NTA		TC		Total	
	1989-90	1988-89	1989-90	1988-89	1989-90	1988-89	1989-90	1988-89
Transportation Accident Investigation	17,369	16,921	2,151	2,760	2,551	2,268	22,071	21,949
Person-Years	189	189	30	36	43	44	262	269

## **B. Marine Casualty Investigation**

### **1. Review of Financial Performance**

**Figure 12: Financial Performance, 1989-90 - Marine Casualty Investigation Unit - Transport Canada (\$000)**

Marine Casualty Investigation	1989-90		
	Actual	Budget	Change
Expenditures	2,551	2,790	(239)
Allocated Person-Years	43	47	(4)

**Explanation of Change:** The variances are due to delays in staffing caused by a scarcity of candidates with the appropriate qualifications.

### **2. Program Description**

The Marine Casualty Investigation Unit was a division of Transport Canada in 1989-90. Its primary functions were; the investigation of marine casualty occurrences for the purposes of determining causes and circumstances, the holding of preliminary inquiries into shipping casualties under the Canada Shipping Act, preparation of marine occurrence reports, the conduct of special investigations/studies, the development of safety recommendations, the public release of findings, the development of marine investigative standards, the audit/review of investigative reports and the maintenance of a marine casualty database.

### **3. Performance Information**

In 1989-90 the Marine Casualty Investigation Branch of Transport Canada investigated 260 of the 1,780 occurrences that were reported. A total of 242 occurrence reports were issued publicly containing 14 safety recommendations. In addition, it issued 109 safety deficiency notices and completed a total of 92 special and studies.

## **C. Railway/Pipeline Accident Investigation**

### **1. Review of Financial Performance**

**Figure 13: Financial Performance, 1989-90 - Railway/Pipeline Accident Investigation Directorate - National Transportation Agency (\$000)**

Railway/Pipeline Accident Investigation	1989-90		
	Actual	Budget	Change
Expenditures	2,190	2,151	39
Allocated Person-Years	30	30	-

**Explanation of Change:** During 1989-90 the railway/pipeline accident investigation function at the NTA was partly carried out on an ad hoc basis by railway safety regulatory staff. A stand-alone organizational unit was not in operation until January 1, 1989. Therefore, actual expenditures and person-years utilized were not apportioned specifically to this function but have been estimated as shown.

### **2. Program Description**

The Railway/Pipeline Accident Investigation Directorate functioned in 1989-90 as part of the National Transportation Agency. There, the primary operational functions were; the investigation of railway and commodity pipeline (other than oil or gas) accidents and incidents for purposes of determining causes and circumstances, the maintenance of data and information related to past investigations and safety in general, the analysis of safety-related data for purposes of identifying trends and anomalies in railway/pipeline related hazards, and the preparation of recommendations for regulatory action to reduce the risk of re-occurrence, and to otherwise improve safety.

### **3. Performance Information**

During 1989-90, estimated total expenditures were \$2,190,000 and approximately 30 person-years were utilized. Because of a change in organization and approach to the investigation of railway/pipeline accidents late in 1988-89, it is not possible to make comparisons with past years. However, in 1989-90, utilizing the same resource levels as in 1988-89, 810 investigations were conducted, 67 of which were formal inquiries leading to a public report (24 of which were published by year-end) containing 83 safety recommendations. In addition, 15 Emergency Alerts were sent to Transport Canada and statistical records were maintained on the over 1,300 accidents reported.



## D. Canadian Aviation Safety Board

### 1. Use of 1989-90 Authorities - Volume II of the Public Accounts

**Figure 14: Use of 1989-90 Authorities - Canadian Aviation Safety Board**

Vote (dollars)	Total Main Estimates	Available for Use	Actual Use
<b>Budgetary</b>			
<b>Canadian Aviation Safety Board</b>			
55 Program expenditures	16,009,000	16,009,000	15,726,812
(S) Contributions to employee benefit plans	1,642,000	1,642,000	1,642,000
<b>Total Program</b>	<b>17,651,000</b>	<b>17,651,000</b>	<b>17,368,812</b>

### 2. Review of Financial Performance

**Figure 15: Financial Performance, 1989-90 - Canadian Aviation  
Safety Board (\$000)**

Advancement of Aviation Safety	1989-90		
	Actual	Main Estimates	Change
Program Expenditures	17,369	17,651	(282)
Authorized person-years	189	196	(7)

**Explanation of Change:** The 1.6% under-expenditure and the corresponding under-utilization of person-years were attributable to delays in staffing of 4 person-years and the freezing of 3 person-years to cover salaries for the employment of students.

### 3. Program Description

The CASB Program was one activity comprised of a number of sub-activities each of which related to one of its major operational functions.

The Board was comprised of the Chairman and appointed members. Board Members were responsible for reviewing aviation occurrence reports, issuing safety recommendations and public reports on the Boards' findings and when required, conducting public inquiries. The Executive component was comprised of the Chairman as Chief Executive Officer who had overall responsibility for the supervision and direction of the staff of the CASB. The Executive Director functioned as the Chief Operating Officer and was accountable to the Chairman for operations. Legal services were provided by legal counsel staff and designated legal agents.

Aviation Safety Investigation was the sub-activity responsible for conducting all aviation occurrence investigations and the preparation of occurrence reports for review and consideration by the Board.

The primary functions of Aviation Safety Programs sub-activity were to identify safety deficiencies, propose safety actions, and formulate safety recommendations for consideration and public dissemination by the Board.

The Safety Engineering sub-activity involved the provision of support to the investigative safety deficiency analysis activities through technologically specialized testing and analysis related to the machine-element of aviation occurrences.

The Safety Medicine sub-activity supported investigation and safety deficiency analysis activities through the specialized testing and analysis related to the human-element of aviation occurrences.

The Administration sub-activity involved the provision of all administrative support services to the CASB in the areas of personnel, finance, internal administration, registry, and secretariat services.

#### 4. Performance Information

Figure 16 provides a summary of how operating resources (not including capital) were utilized in 1989-90 broken down by sub-activity.

**Figure 16: Program Resource Utilization by Sub-Activity (\$000)**

Canadian Aviation Safety Board	Estimates 1989-90		Actual 1989-90	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Board, Executive, and Legal	1,376	11	1,171	8
Safety Investigation	6,761	91	6,972	93
Safety Programs	2,623	32	2,948	31
Safety Engineering	1,565	20	1,648	21
Safety Medicine	1,413	13	260	3
Administration	3,037	29	3,367	33
<b>Total</b>	<b>16,775</b>	<b>196</b>	<b>16,366</b>	<b>189</b>

The primary variables that determined the CASB's workload were the numbers of reported accidents, incidents, and hazardous situations, which are defined collectively as aviation occurrences. These general workload indicators are shown in Figure 17.

**Figure 17: General Workload Indicators**

Reported to the CASB	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88	Actual 1986-87
Accidents	568	571	570	541
Incidents	1,556	1,469	1,227	952
Confidential Reports	285	337	235	221
<b>Total</b>	<b>2,409</b>	<b>2,377</b>	<b>2,032</b>	<b>1,714</b>



**Figure 18: Comparative Output Indicators**

CASB Output Indicators	Actual 1989-90	Actual 1988-89	Actual 1987-88	Actual 1986-87
Occurrence Reports Issued Publicly	778	941	769	453
Safety Recommendations Issued	57	33	60	33
Safety Advisories Issued	53	56	58	55
Safety Information Letters Issued	57	49	49	61
Investigation Studies Completed	1	1	3	2
Public Inquiries Conducted	0	0	0	2

Many outputs produced by the Board were qualitative in nature and therefore were not easily quantifiable. However a number of key program output indicators were measurable and are compared on a year-to-year basis in Figure 18.

## **Topical Index**

### **A**

Accident 6-9, 13, 15-18, 25-28  
Accident Investigation 8, 26  
Accident Prevention 8, 9, 17  
Accident Rate 16  
Activity, Activities 5, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 24, 26, 27, 28  
Administration 10, 11, 17, 21, 23, 24, 28  
Advance Transportation Safety 5, 7, 8, 9, 13, 14, 19, 24, 27  
Aerodromes 12  
Air Traffic Control/Services 13, 14  
Aircraft 8, 9, 12, 13, 14, 17, 21  
Aircraft Manufacturing Industry 13  
Airline Industry 12, 13  
Airports 12, 13  
Approach to Safety 6, 7, 13  
Audits of Investigations 9, 25  
Aviation Activity 12, 15  
Aviation Personnel 12  
Aviation Safety 13, 17, 27, 28

### **B**

Board 5-12, 14-19, 27, 28, 29  
Board Members 9, 14, 27

### **C**

Canada Shipping Act 13, 25  
Canadian Aviation Safety Board (CASB) 4, 24, 27  
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) 2, 5, 9, 11, 24  
Capital Expenditures 5, 17, 20, 24, 28  
Causes and Contributing Factors 8, 9, 15, 17, 25, 26  
Chairperson 9, 11  
Chief Executive Officer 9, 11, 27  
Chief Operating Officer 9, 11, 26  
Civil Air Transportation System 12  
Classes of Occurrences 6, 9  
Commodity Pipelines 8, 9, 11, 24  
Communications 9, 10, 14, 19, 20  
Confidential Aviation Safety Reporting Program (CASRP) 17  
Confidential Reporting 10, 17, 18, 28  
Conflict of Interest 8  
Consultation 6  
Controlled Person-Years 7, 21, 22  
Corporate Mission, Policies 6  
Corporate Planning 9  
CTAISB Act 9, 11, 24

## D

Dangerous Chemicals, Goods 13  
Departmental Corporation 7  
Directors of Investigation 11  
Dubin, Commission of Inquiry Into Aviation Safety 13

## E

Editorial Standards 10  
Employee Benefits 5, 20, 21, 23, 27  
Environment 12, 13  
Exclusive Authority 8, 11  
Executive Director 9, 11, 27  
External Factors 3, 12, 16

## F

Federally Regulated 8, 12  
Financial Performance 3, 4, 7, 25, 26, 27  
Financial Requirements 3, 5, 7, 20  
Findings 8-11, 15, 25, 27  
Fishing Industry 12  
Flying Services 22  
Forecasts 7, 17, 18, 20, 21, 22  
Foreign Investigations, Operations 8, 12, 21

## G

Gander, Newfoundland 13  
Goods and Services Tax 7  
Government Policy 12

## H

Hazardous Situations, Conditions 17, 28  
Head Office 12  
High Technology 14  
Hours Flown 12  
Human Factors 10, 28  
Human Performance 10

## I

Incident 8, 17, 18, 26, 28  
Independent, Independence 7, 8, 9, 11, 14, 18  
Informatics 9  
Information Management 7  
Interested Parties 12  
International 12, 13  
International Civil Aviation Organization (ICAO) 8  
Investigations, Investigative 6-12, 17-19, 25, 26, 28  
Investigative Process 8  
Investigative Standards 6, 9, 10, 25  
Investigators 6, 9, 12, 14, 18

## L

Legal Services, General 9, 11, 17, 27  
Level Crossing Safety 13  
Liability, Civil, Criminal 9, 15

## M

Mandate 3, 7, 9, 14, 24  
Marine Casualty Investigation 3, 8, 24, 25  
Marine Industry 14  
Marine Passenger Traffic 12  
Marine Safety 13  
Media Coverage, Relations 10, 13, 19  
Minister 9, 22  
Mississauga 13  
Moshansky Inquiry 13  
Multi-Modal 6, 8, 10, 14

## N

National Civil Transportation System 12  
National Energy Board 8, 12, 16, 24  
National Pipeline System 12  
National Railway System 12  
National Transportation Act 13  
National Transportation Agency 8, 24, 26

## O

Object, Objective 2, 3, 8, 9, 11, 12, 14  
Occurrence Classification System 6, 9, 10  
Occurrence Investigations 6, 7, 8, 9, 11, 17, 18, 19, 25, 28  
Occurrence Reports 9, 10, 18, 25, 27, 28, 29  
Ocean Ranger 13  
Open Regime 13  
Operating Expenditures 5, 17, 20, 21, 24, 28  
Operational Standards 6  
Organization 6, 11  
Output Indicators 18, 19, 29

## P

Parliament 8  
Parties/Persons With A Direct Interest 12  
Passengers 10, 12, 13  
Person-Years 5, 7, 11, 21, 22, 24, 25, 26, 27  
Personnel Requirements 3, 21, 22  
Pipeline Occurrence Investigations 4, 6, 8, 9, 11, 24, 26  
Pipeline Safety 13  
Policy, Policies 6, 7, 9, 11, 12, 16, 17  
Policy Development 9  
President of the Queen's Privy Council 8  
Previous Organizations 2, 3, 4, 7, 24, 25

## P (Continued)

Program Description 3, 4, 9, 25, 26, 27  
Program Effectiveness 3, 14, 15, 16, 17  
Program Expenditures 5, 20, 22, 27  
Program Outputs 18, 19, 29  
Public Inquiries 8, 9, 10, 19, 27, 29  
Public Interest 13, 15, 18, 25, 27, 29  
Public Reports 9, 10  
Public Service 7, 8, 22  
Publications 26

## Q

Quality, Investigations, Reports 9

## R

Railway Accidents/Incidents 4, 18, 26  
Railway Industry 14  
Railway/Pipeline Accident Investigation 4, 6, 9, 11, 24, 26  
Railway Rolling Stock 8, 9  
Railway Safety 9, 12, 13, 14, 16, 26  
Railway Safety Act 13  
Regional Offices 12  
Registered Aircraft 8, 12  
Regulations 6, 8, 9, 13  
Regulatory Authorities, Bodies 6, 8, 10, 12, 16, 26  
Relationships 6, 7, 11  
Reportable Incidents 10, 15, 17, 18, 25, 26, 28  
Reports 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 17, 18, 24-29  
Research 10  
Resource Base 2, 3, 24  
Resources 2, 3, 8, 14, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 28  
Risk 26

## S

Safety Actions 6, 7, 13, 16, 18, 26, 28  
Safety Advisories 6, 10, 16, 18, 29  
Safety Consciousness, Concerns 7, 13, 14, 16  
Safety Deficiencies 6, 8-10, 15, 17, 25, 28  
Safety Deficiency Analysis 7, 10, 14, 26, 28  
Safety Engineering 10, 11, 12, 28  
Safety Information 7, 17, 26  
Safety Information Letters 10, 19, 29  
Safety Investigation 8-11, 17, 28  
Safety Medicine 10, 28  
Safety Outputs 18, 19, 29  
Safety Pay-Off 6  
Safety Programs 9, 11, 17, 28  
Safety Recommendations 6, 9, 10, 15, 16, 18, 25-29  
Safety Studies 10, 25  
Ship, Ships 8, 9, 12, 14  
Situation or Condition 8, 13, 17, 28  
Special Investigations 8, 17, 18, 25, 28  
Special Studies 8, 19, 25



## **S (Continued)**

**State-of-Readiness 18**

**Statistics 10, 18, 19, 21, 26**

**Statutory 2, 5, 6, 11, 21**

**Strategic Planning 9**

**Strategic Plans, Priorities 6, 14**

**Sub-Activity, Activities 9, 10, 11, 17, 27, 28**

**Substance Use/Abuse 13**

## **T**

**Total Cost of Program 22**

**Training and Development 6, 7, 9, 10**

**Transport Canada 8, 12, 13, 16, 22, 24, 25, 26**

**Transportation Community 16, 19**

**Transportation Industry 14**

**Transportation Occurrences 6, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 25, 28**

**Transportation Safety 7-9, 12-14, 16, 19, 24**

## **U**

**Under-Expenditure 7, 27**

## **V**

**Via Rail 13**

**Voluntary Reports 17**

## **W**

**Workload Indicators 17, 18, 28**







- Taux d'accidents 17
- Taxe sur les produits et services 7
- Techniques de sécurité 6, 7, 14, 17, 19, 27, 29
- Traffic des passagers maritimes 13
- Transports Canada 8, 13, 14, 17, 23, 25-27
- U
- Usage et abus des substances 14
- V
- Vérification des enquêtes 9, 26
- Via Rail 14



## P (Suite)

Programme de comptes rendus confidentiels sur la sécurité aérienne (PCRCSA) 10, 18, 19, 29  
Promotion de la sécurité des transports 3, 7-9, 14, 15, 20, 25, 28  
Publications 27

## Q

Qualité, enquêtes, rapports 9

## R

Rapport d'accident 9, 10, 19, 25, 28-30  
Rapport confidentiel 10, 18, 19, 29  
Rapports publics 9, 10  
Rapports volontaires 18  
Rapports 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 18, 19, 24-29  
Recherches 10  
Recommandations sur la sécurité 6, 9, 10, 16, 17, 19, 26-29  
Règlements 6, 8, 9, 14  
Relations 6, 7, 12  
Relations avec les médias 10, 14, 19  
Responsabilité civile, criminelle 9, 16  
Ressources 2, 3, 8, 15, 18, 19, 21, 23, 25, 26, 28  
Résultats du programme 19, 20, 30  
Risque 27

## S

Sécurité aéronautique 14, 18, 28, 29  
Sécurité des chemins de fer 9, 13-15, 17, 27  
Sécurité du transport maritime 14  
Sécurité des produits 14  
Sécurité des passages à niveaux 14  
Sécurité des transports 7-9, 13-15, 17, 20, 25  
Sensibilisation à la sécurité, préoccupations 7, 14, 15, 17  
Service du contrôle de la circulation aérienne 14, 15  
Services de vol 23  
Services juridiques généraux 9, 11, 18, 28  
Situation ou condition 8, 14, 18, 29  
Situations dangereuses, conditions 18, 29  
Solde non dépensé 7, 28  
Sous-activités 9, 10, 11, 18, 28, 29  
Statistiques 10, 14, 20, 22, 26  
Statuaire 2, 5, 6, 12, 22  
Système de classification des accidents 6  
Système de transport civil national 13  
Système national des chemins de fer 13  
Système national de produits 13

Loi sur les transports nationaux 13  
 Loi sur le BCEAST 9, 12, 25  
 Loi sur la sécurité ferroviaire 14  
 Loi sur la marine marchande du Canada 14, 26

## M

Mandat 3, 7, 9, 15, 25  
 Manquements à la sécurité 6, 8-10, 16, 18, 26, 29  
 Matériel roulant ferroviaire 8, 9  
 Matières chimiques dangereuses 14  
 Médecine aéronautique 10, 29  
 Membres du Bureau 9, 15, 28  
 Mesures de sécurité 6, 7, 11, 17, 19, 27, 29  
 Ministre 9, 23  
 Mission et politique du Bureau 6  
 Multimodal 6, 8, 10, 15

## N

Navires 8, 9, 12, 15  
 Normes opérationnelles 6  
 Normes de rédaction 10  
 Normes d'enquête 6, 9, 10, 26

## O

Objet, objectifs 2, 3, 8, 9, 12, 13, 15

Ocean Ranger 13

Office national de l'énergie 8, 13, 17, 25

Office national des transports 8, 25, 27

Organisation 6, 11

Organisations précédentes 2-4, 7, 25, 26

Organisme indépendant du Ministère 8

Organismes de réglementation 6, 8, 10, 13, 17, 26

## P

Parlement 8

Parties intéressées 13

Passagers 10, 12, 13, 14

Personnel aéronautique 13

Plan, priorités stratégiques 6, 15

Planification du Bureau 9

Planification stratégique 9

Politique du gouvernement 13

Politique 6, 7, 9, 11, 13, 17, 18

Pouvoir exclusif 8, 12

Premier dirigeant 9, 11, 28

Président du Conseil privé de la Reine 8

Président 9, 11

Prévention des accidents 8, 9, 18

Processus d'enquête 8

## E

Efficacité du programme 3, 15, 18  
Enquête Moshansky 14  
Enquête sur les accidents de chemins de fer/productucs 4, 6, 9, 11, 25, 27  
Enquête sur les accidents maritimes 3, 8, 25, 26  
Enquête sur les accidents de productucs 4, 6, 8, 9, 11, 25, 27  
Enquêtes à l'étranger, opérations 8, 13, 22  
Enquêtes publiques 8-10, 20, 28, 30  
Enquêtes sur la sécurité 8-11, 18, 29  
Enquêtes spéciales 8, 18, 19, 26, 29  
Environnement 12, 13  
État de disponibilité 19  
État financier 3, 4, 7, 26-28  
Étude spéciale 8, 20, 26  
Étude sur la sécurité 10, 26

## F

Facteurs externes 3, 13, 17  
Facteurs humains 10, 29  
Fonction publique 7, 8, 23  
Formation et développement 6, 7, 9, 10

## G

Gander, Terre-Neuve 14  
Gestion de l'information 7

## H

Haute technologie 15  
Heures de vol 13

## I

Incidents 8, 18, 19, 27, 29  
Incidents à signaler 10, 16, 18, 19, 26, 27, 29  
Indépendance 7-9, 11, 12, 15, 19  
Indicateurs de rendement 19, 20, 30  
Indicateurs de la charge de travail 18, 19, 29  
Industrie maritime 15  
Industrie des constructeurs d'aéronefs 14  
Industrie du chemin de fer 15  
Industrie de la pêche 13  
Industrie des transports 15  
Industrie des transports aériens 13, 14  
Information sur la sécurité 7, 18, 27  
Informatique 9  
Ingénierie 10, 11, 18, 20  
Intérêt public 14, 16, 19, 26, 28, 30  
Internationale 13

A

Accident 6-9, 14, 16-18, 26-29  
 Accidents de transport 8, 9, 10, 13, 15-18  
 Accidents/incidents de chemins de fer 19, 27  
 Activités 5, 8, 10-12, 15-17, 25, 27, 28, 29  
 Activités aéronautiques 13, 16  
 Administration 11, 12, 18, 22, 24, 25, 29  
 Administration centrale 12  
 Aéronefs 8, 9, 13-15, 18, 22  
 Aéronefs immatriculés 8, 13  
 Aéroports 13, 14  
 Analyse des manquements à la sécurité 7, 10, 15, 27, 29  
 Années-personnes 5, 7, 12, 22, 23, 25-28  
 Années-personnes contrôlées 7, 22, 23  
 Attitude vis-à-vis de la sécurité 7, 15  
 Avantages sociaux 5, 21, 22, 24, 28

B

Base de ressources 2, 3, 25  
 Besoins financiers 3, 5, 7, 21  
 Besoins en personnel 3, 22, 23  
 Bulletin d'information sur la sécurité 10, 20, 30  
 Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA) 4, 25, 28  
 Bureau canadien d'enquête sur les accidents  
 de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) 2, 5, 9, 12, 25  
 Bureau 5-13, 15-20, 28-30  
 Bureaux régionaux 12

C

Catégories d'accidents 6, 9  
 Causes et facteurs contributifs 8, 9, 16, 18, 26, 27  
 Chet de l'exploitation 9, 12, 27  
 Ciel ouvert 13  
 Collectivité des transports 17, 20  
 Communications 9, 11, 15, 20, 21  
 Comportement humain 10  
 Conclusions 8-11, 16, 26, 27  
 Conflit d'intérêts 8  
 Consultation 6  
 Coût total du Programme 23

D

Dépenses de fonctionnement 5, 18, 21, 22, 25, 29  
 Dépenses en immobilisations 5, 18, 21, 25, 29  
 Dépenses du programme 5, 21, 23, 28  
 Description du programme 3, 4, 9, 26-28  
 Directeur exécutif 9, 11, 28  
 Directeurs des enquêtes 12  
 Dublin, enquête sur la sécurité aérienne au Canada 14

Les principaux facteurs qui ont permis de déterminer la charge de travail du BCSA ont été le nombre d'accidents, d'incidents et de situations dangereuses signalés qui se définissaient collectivement comme des accidents aéronautiques. Les indicateurs généraux de la charge de travail sont indiqués à le tableau 17.

Tableau 17 : Indicateurs généraux de la charge de travail

Signales au BCSA	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987
Accidents	568	571	570	541
Incidents	1,556	1,469	1,227	952
Rapports confidentiels	285	337	235	221
Total	2,409	2,377	2,032	1,714

Tableau 18 : Indicateurs comparatifs du rendement

Indicateurs du rendement du BCSA	Réel 1989-1990	Réel 1988-1989	Réel 1987-1988	Réel 1986-1987
Rapports d'accidents aéronautiques publiés	778	941	769	453
Recommandations en matière de sécurité fournies	57	33	60	33
Avis de sécurité publiés	53	56	58	55
Bulletins d'information sur la sécurité émis	57	49	49	61
Études effectuées	1	1	3	2
Enquêtes publiques effectuées	0	0	0	2

Les nombreux produits fournis par le Bureau étaient de nature qualitative par conséquent plus facile à quantifier. Cependant, un certain nombre d'indicateurs de produits de programmes clés étaient mesurables et sont comparés d'une année à l'autre dans le tableau 18.



Le Bureau se composait du président et les membres nommés. En tant que membres du Bureau, ils étaient chargés d'examiner les rapports d'accidents aéronautiques, de formuler des recommandations sur la sécurité et de produire des rapports publics sur les conclusions du Bureau, au besoin, de tenir des audiences publiques. Le personnel de direction se composait du président qui agissait à titre de premier dirigeant, assumant l'entière responsabilité de la surveillance et de la direction du personnel du BCSA. Le directeur exécutif remplissait les fonctions de chef de l'exploitation et devait rendre compte des opérations au président. Les services juridiques étaient assurés par des avocats de l'organisme et par des agents légistes désignés.

Les enquêtes sur la sécurité aérienne constituaient une sous-activité responsable d'effectuer toutes les enquêtes sur les accidents d'aviation et d'établir des rapports d'enquête pour fin d'étude par le Bureau.

Les fonctions principales de la sous-activité des programmes de sécurité aérienne consistaient à relever les manquements à la sécurité, à proposer des mesures de sécurité, à formuler des recommandations en matière de sécurité que le Bureau examinait et communiquait au public.

La sous-activité des techniques de la sécurité aérienne comportait l'appui au processus d'enquête et l'analyse des manquements à la sécurité grâce aux essais et à l'analyse technique spécialisée et ayant trait aux facteurs mécaniques en cause des accidents aéronautiques.

La sous-activité de la médecine aéronautique appuyait les processus d'enquête et d'analyse des manquements à la sécurité au moyen d'examen et d'analyses spécialisées des facteurs humains en cause dans les accidents aéronautiques.

La sous-activité de l'administration comprenait la prestation de tous les services de soutien administratif dans le domaine du personnel, des finances, de l'administration interne de même que les services de secrétariat et de tenue des dossiers du BCSA.

#### 4. Données sur le rendement

La tableau 16 résume l'emploi des ressources de fonctionnement en 1989-1990 (à l'exclusion des immobilisations) ventilées par sous-activité.

Tableau 16 : Utilisation des ressources du Programme par sous-activité  
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1989-1990	A-P	\$	A-P	\$	Actual 1989-1990	A-P
Bureau canadien de la sécurité aérienne	1,376	11	1,171	8		
Bureau, haute direction et services juridiques	6,761	91	6,972	93		
Enquête sur la sécurité	2,623	32	2,948	31		
programmes de sécurité	1,565	20	1,648	21		
Techniques de sécurité	1,413	13	260	3		
Médecine aéronautique	3,037	29	3,367	33		
Administration	16,775	196	16,366	189		
Total						

s ressources que pour 1988-1989, 810 enquêtes ont été effectuées, dont 67 étaient des enquêtes officielles qui ont amené un rapport public (24 d'entre elles étaient publiées à la fin de l'année) et contenait 83 recommandations de sécurité. De plus, 15 alertes d'urgence ont été envoyées à Transports Canada et les statistiques consignées ont été tenues à jour pour plus de 1 300 accidents signalés.

#### D. Bureau canadien de la sécurité aérienne

#### 1. Emploi des autorisations de 1989-1990 - Volume II des Comptes publics

Tableau 14 : Emploi des autorisations de 1989-1990 - Bureau canadien de la sécurité aérienne

Crédits (dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel	Budgetaire	
				Bureau canadien de la sécurité aérienne	55
				Dépenses du Programme	(S)
				Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	
	16,009,000	16,009,000	15,726,812	1,642,000	1,642,000
	17,651,000	17,651,000	17,368,812	Total du Programme	

#### 2. Examen des résultats financiers

Tableau 15 : Résultats financiers en 1989-1990 - Bureau canadien de la sécurité aérienne (en milliers de dollars)

Promotion de la sécurité aérienne	Réel	Budget principal	Différence
Dépenses du Programme	17,369	17,651	(282)
Années-Personnes attribuées	189	196	(7)

**Explication de la différence :** Le solde dépensé de 1,6 % et la sous-utilisation des années-personnes sont attribuables aux retards de dotation en personnel de 4 années-personnes et au gel de 3 années-personnes pour couvrir les salaires pour l'emploi des étudiants.

#### 3. Description du programme

Le programme du BCSA comprenait une activité répartie en plusieurs sous-activités qui avaient trait chacune à une grande fonction opérationnelle.

3. Données sur le rendement

En 1989-1990, la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada a fait des enquêtes sur 260 des 1 780 accidents qui ont été signalés. Un total de 242 rapports d'accident ont été publiés qui contenaient 14 recommandations sur la sécurité. De plus, la Direction a publié 109 avis de manquements à la sécurité et a effectué un total de 92 enquêtes et études spéciales.

C. Direction des enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoducs

1. Examen des résultats financiers

Tableau 13 : Résultats financiers, 1989-1990 - Direction des enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoducs - Office national des transports (en milliers de dollars)

Enquêtes sur les accident de chemin de fer et de productoducs			
1989-1990			
Réel	Budget	Différence	
2,190	2,151	39	
30	30	-	
Années-personnes attribuées			

Explication de la différence : Au cours de 1989-1990, la fonction d'enquête sur les accidents de chemin de fer et de productoducs de l'ONT a été en partie remplie en fonction des besoins par le personnel de la réglementation de la sécurité des chemins de fer. L'organisme autonome n'est entré en fonctionnement qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1989. Par conséquent, les dépenses réelles et les années-personnes utilisées n'ont pas été attribuées de façon précise à ce service mais ont été estimées comme indiqué.

2. Description du programme

La Direction des enquêtes sur les accidents de chemins de fer et de productoducs a fonctionné en 1989-1990 dans le cadre de l'Office national des transports. Les fonctions principales étaient des enquêtes sur les accidents et incidents de chemin de fer et de productoducs (autres que le pétrole ou le gaz) pour déterminer les causes et les circonstances, la tenue à jour des données et les renseignements reliés aux anciennes enquêtes et à la sécurité en général, l'analyse des données rattachées aux chemins de fer et aux productoducs et la rédaction de recommandations pour les mesures de réglementation en vue de réduire le risque de nouveaux accidents et d'améliorer d'une façon générale la sécurité.

3. Données sur le rendement

Au cours de 1989-1990, le total prévu des dépenses était de 2 190 000 \$ et environ 30 années-personnes étaient utilisées. Comme il y a eu un changement dans l'organisation et la méthode d'enquête des accidents de chemin de fer et de productoducs à la fin de 1988-1989, il n'est pas possible de faire des comparaisons avec les années antérieures. Cependant, en 1989-1990, avec l'utilisation des mêmes



les trois organisations précédentes : la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada, l'Office national des transports, et le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Avant 1990-1991, ces ressources ont été attribuées séparément dans le cadre du Budget des dépenses dans chacune des organisations en cause. Bien que les ressources soient indiquées à le tableau 11, il est important de reconnaître que la base du travail pour la marine, le chemin de fer et les produits dans ces organismes était très différente de celle du BST. Le mandat du BCSA pour l'aviation a également été modifié dans le BST.

**Tableau 11 : Sommaire de l'emploi des ressources, organisations précédentes (en milliers de dollars)**

	BCSA	ONT	TC	Total
1989-90	1988-89	1988-89	1988-89	1989-90 1988-89
Enquêtes sur les accidents de transports	17,369	16,921	2,151	2,760
2,551	2,268	22,071	21,949	
personnes	189	189	30	36
43	44	262	269	

**B. Enquêtes sur les accidents maritimes**

**1. Examen des résultats financiers**

**Tableau 12 : Résultats financiers, 1989-1990 - Direction des enquêtes sur les accidents maritimes - Transports Canada (en milliers de dollars)**

Enquêtes sur les accidents maritimes		1989-1990	
Réel	Budget	Différence	
2,551	2,790	(239)	
43	47	(4)	
Années-personnes attribuées			

**Explication de la différence :** La différence est due aux retards dans la dotation en personnel causés par la rareté des candidats ayant les qualifications appropriées.

**2. Description du Programme**

La Direction des enquêtes sur les accidents maritimes était un service de Transports Canada en 1989-1990. Ses fonctions principales étaient : les enquêtes sur les accidents maritimes en vue de déterminer les causes et les circonstances, la tenue d'enquêtes préliminaires pour les accidents maritimes dans le cadre de la Loi de la marine marchande du Canada, la préparation de rapports d'accidents maritimes, la tenue d'enquêtes et d'études spéciales, l'élaboration de recommandations sur la sécurité, la publication des conclusions, l'élaboration de normes d'enquête pour la marine, l'examen et la vérification des rapports d'enquêtes et la tenue à jour d'une base de données sur les accidents maritimes.

A. Sommaire de l'emploi des ressources

1. Création d'une base de ressources

La création d'une base de ressources pour le BST a entraîné le transfert de ressources de fonctionnement et de financement des bases de fonctionnement du nouvel organisme. Elle a également nécessité le blocage de certaines ressources financières d'un certain nombre d'organismes qui avaient fait certains travaux similaires à celui du BST avant la création de ce dernier. Ces organisations comparent : l'Office national des transports (ONT), l'Office national de l'énergie (ONE), Transports Canada (TC) et le Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA).

Quand les ressources ont été établies, pour le BST, il est devenu évident dès le départ que le travail de ces organisations précédentes était similaire sous certains aspects mais bien différent sous d'autres en raison de la nouvelle loi qui régit le BST. Par conséquent, l'établissement de niveaux de ressources initiales pour le BST nécessitait l'examen des mandats et des ressources des organisations précédentes et l'évaluation des besoins particuliers dans le cadre de la Loi sur le BCEATST. Il est également devenu évident que les ressources fournies au BST ne dépasseraient pas de beaucoup le montant qui avait été utilisé par les organisations précédentes dans l'exécution de leur mandat plus limité.

Le BST a reçu des fonds supplémentaires, au-delà des salaires, pour permettre l'achat de services supplémentaires. Il a également reçu un certain nombre d'années-personnes et un montant correspondant pour les salaires pour tenir compte de la base de l'administration et d'autres coûts indirects. Le tableau 10 montre la base de fonctionnement initiale du BST.

Tableau 10 : Base de fonctionnement du BST à sa création (1990-1991)

Budget principal des dépenses 1990-1991				
Années-	Dépenses prévues au budget	Total	Personnes autorisées	Fonctionnement Capital (en milliers de dollars)
Promotion de la sécurité	300	26,398	1,367	27,765
des transports				

Ces fonds ont été affectés sur l'autorisation du BCEATST et tirés du Budget principal des dépenses de 1990-1991. La Loi sur le BCEATST exige que le Gouverneur en conseil prenne des dispositions pour faire en janvier 1993 un examen complet du fonctionnement de cette loi.

2. Emploi des ressources par les organisations précédentes

Comme il a été mentionné précédemment, la base de ressources du BST établie pour 1990-1991 était fondée sur les niveaux historiques d'utilisation des ressources dans



Tableau 9 : Coût total du Programme pour 1991-1992 (en milliers de dollars)

Budget des Ajouter*		Coût total estimatif	
1991-1992		1991-1992 1990-1991	
dépenses		du Programme	
1991-1992		1991-1992 1990-1991	
coûts		1991-1992 1990-1991	
Bureau de la sécurité des transports du Canada			
28,013 3,893 31,906 31,156			
* Les autres coûts de 3,89 millions de dollars se répartissent comme suit :			
(en milliers de dollars)			
● locaux fournis gratuitement par Travaux publics			
2 179			
● prestation de services de vol à des fins de vérification de compétence et à des fins opérationnelles pour lesquelles le Conseil du Trésor fournit les ressources directement à l'entrepreneur (Transports Canada)			
1 114			
● service d'émission de chèques et autres services comptables reçus gratuitement d'Approvisionnement et Services Canada			
19			
● avantages sociaux des employés couvrant la part de l'employeur, primes et coûts d'assurance payés par le Secréariat du Conseil du Trésor			
560			
● administration gratuite, par Travail Canada, de l'indemnisation des accidentés du travail			
12			
● système de gestion du personnel du Ministère et autres demandes du personnel auxquelles donne suite le ministère des Approvisionnement et Services			
9			

Tableau 8 : Détails des besoins en personnel (suite)

Provision pour le traitement annuel moyen 1991-1992	Échelle des traitements actuelle	Niveaux supérieurs	
		5	5
		5	5
		42,500-158,800	94,000

\* **Années-personnes** - désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanentes ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

**Les années-personnes contrôlées** sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministères nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes «autorisées».

**Les autres années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulguées à la partie II du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

**Nota :** Les colonnes concernant les années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du Programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuelle indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1990. La colonne visant l'échelle des traitements indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calcul peuvent influencer sur la comparaison des moyennes entre les années.

### 3. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Programme ne renferme que les dépenses devant être imputées sur ses autorisations votées. Le tableau 9 renferme les détails d'autres postes budgétaires dont il faut tenir compte dans le calcul du coût estimatif du Programme.



Section II  
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme  
1. Besoins financiers par article

Les besoins financiers du Bureau de la sécurité des transports du Canada par article sont présentés à le tableau 7.

Tableau 7 : Détails des besoins financiers par article  
(en milliers de dollars)

	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
<b>Personnel</b>		
Traitements et salaires	17,235	16,343
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2,670	2,533
Autres frais touchant le personnel	287	278
	20,192	19,154
<b>Biens et services</b>		
Transports et communications	2,485	2,525
Information	467	533
Services professionnels et spéciaux	2,044	2,159
Location	239	254
Achats de services de réparation et d'entretien	499	617
Services publics, fournitures et approvisionnements	596	676
Toutes autres dépenses	124	112
	6,454	6,876
<b>Total des dépenses de fonctionnement</b>	26,646	26,030
<b>Capital</b>	1,367	1,367
	28,013	27,397



Les indicateurs énumérés ci-dessus constituent des produits discrets du Programme. Il faut reconnaître qu'il y a beaucoup d'autres produits qui ne sont pas indiqués mais qui contribuent néanmoins aux objectifs du Bureau. Par exemple, le soutien des enquêtes sur les accidents : le BST effectue des projets d'ingénierie, des évaluations techniques, des analyses du matériel et de nombreux types différents d'analyses médicales. En outre, le BST traite les demandes de renseignements statistiques du public, des médias et de la collectivité des transports. Le service de communication publie des communiqués de presse et répond aux demandes d'autres produits qui doivent être pris en considération lorsqu'on évalue le rendement total du programme du BST pour la promotion de la sécurité des transports.

- Rapports d'accident publiés
- Recommandations sur la sécurité publiées
- Avis de sécurité publiés
- Bulletins d'information sur la sécurité publiés
- Enquêtes spéciales effectuées
- Études spéciales effectuées
- Enquêtes publiques effectuées

Les indicateurs de productivité typiques sont les suivants :

Le BST fonctionne indépendamment pendant au moins deux ou trois ans, les statistiques comparatives sur les indices de productivité ne seront pas disponibles.



Les types d'indicateurs de la charge de travail qui sont disponibles ne peuvent pas être considérés plus que des déterminants grossiers des besoins de ressources. Par exemple, les économies d'échelle et les mesures d'amélioration de la productivité sont des facteurs qui peuvent toucher à la fois l'efficacité et l'efficience. La récente décision du Bureau de se concentrer sur l'analyse des accidents, sur la base du potentiel pour produire les mesures de sécurité, réduira le nombre d'enquêtes tout en augmentant l'efficacité de l'organisme. Au moment où il a été formé, on se rendait que les organismes qui l'avaient précédé. Avec sa récente décision, le Bureau produira plus pour la sécurité sans augmentation des ressources. En même temps, il produira moins pour ceux qui utilisent son travail pour les objectifs qui ne relèvent pas de la sécurité (voir page 6).

Tableau 6 : Indicateurs généraux de la charge de travail

Projeté Signales au Bureau			Prévu		1990-1991	
			1991-1992			
Aviation	Accidents	580	574			
	Incidents	1,675	1,612			
	Rapports confidentiels	330	330			
Marine	Accidents	1,590	1,550			
	Incidents	395	330			
		1,985	1,880			
Chemin de fer/Productoducs	Accidents	1,020	910			
	Incidents	600	550			
		1,620	1,460			
Total			6,190	5,856		

De même, une réduction du nombre des accidents pourrait apparemment indiquer une réduction des besoins en enquêteurs. Cependant, de tous les accidents qui se sont produits, certains ont, en fait, été graves et ont nécessité une enquête d'envergnure. En outre, ces enquêtes exigeront vraisemblablement de plus en plus de ressources au fur et à mesure que se perfectionneront les méthodes techniques d'enquête, compte tenu de la technologie complexe de l'équipement moderne. De plus, il est nécessaire d'assurer la disponibilité des enquêteurs qui peuvent être appelés à intervenir immédiatement dans certaines situations imprévisibles. Dans la plupart des accidents, les éléments de preuve sont très éphémères et périssables. Par conséquent, une équipe d'experts hautement spécialisée et bien formée, doit se tenir prête à intervenir en tout temps.

En plus des indicateurs de la charge de travail qui sont une mesure des exigences du programme, il existe aussi plusieurs indicateurs de productivité qui

# E. Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 5 résume l'emploi des ressources d'exploitation (à l'exclusion des immobilisations) ventilées par sous-activité.

Tableau 5 : Exigences du programme par sous-activité (en milliers de dollars)

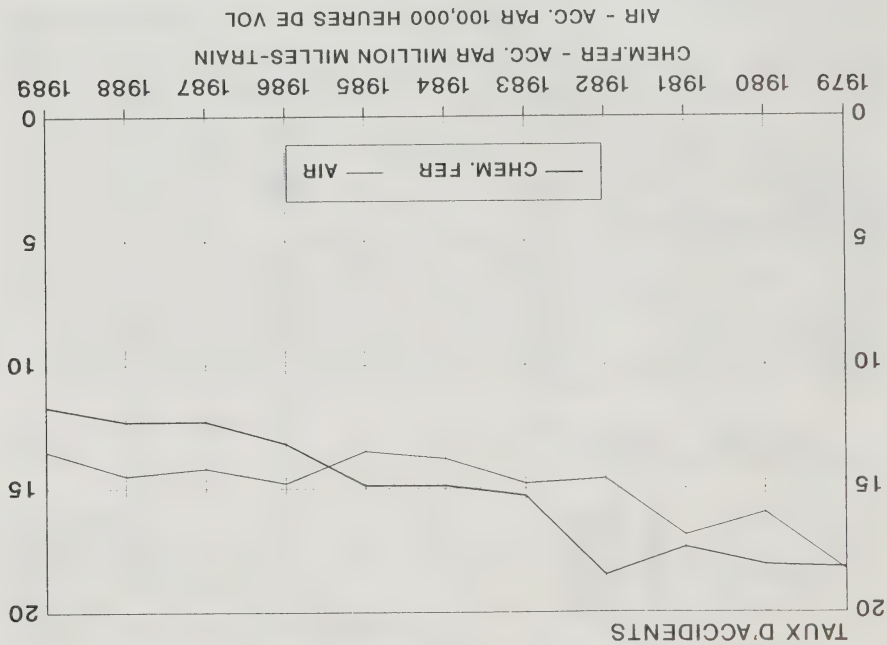
Budget des dépenses	1991-1992	A-P	\$
Prévisions	1990-1991	A-P	\$
Le Bureau	505	4	493
Premier dirigeant, services juridiques et planification	1,314	9	1,282
Enquêtes sur la sécurité	12,517	158	12,227
Programmes de sécurité	4,845	55	4,733
Ingénierie/médecine	3,430	30	3,353
Administration	4,035	45	3,942
Total	26,646	301	26,030
	292		

Les indicateurs généraux de la charge de travail correspondent au nombre d'accidents, d'incidents et de situations dangereuses qui se définissent collectivement comme des accidents de transport (voir définition page 8). Les accidents de transport importants et certains incidents, qui sont définis comme devant faire l'objet d'un rapport soumis volontairement, soit dans le cadre du processus régulier de comptes rendus soit, dans le cas de l'aviation, du Programme des comptes rendus confidentiels sur la sécurité aérienne. Le Bureau a pour règle de conduite de faire enquête sur tous les accidents et incidents lorsqu'il juge que cela présenterait une possibilité de prévention et lorsque l'enquête est susceptible d'amener des mesures ou des informations intéressantes pour la sécurité. Dans les cas où le Bureau n'enquête pas, les faits signalés sont traités et inscrits dans la base de données du BST pour référence ou pour études ultérieures. Ces indicateurs de la charge de travail échappent au contrôle du Bureau mais ne sont pas bien difficiles à prédire. Le tableau 6 présente un résumé du nombre d'éléments qui ont une incidence sur la charge de travail.

Bien que les indicateurs de la charge de travail indiqués à la tableau 6 présentent un certain intérêt, la simple prévision du nombre total d'accidents de transport ne suffit pas à prévoir la charge de travail. De toute évidence, il y aurait un écart significatif entre les ressources humaines et financières consacrées à une enquête complexe sur l'écrasement d'un avion à réaction de ligne, ayant entraîné des pertes de vie, et les ressources consacrées à une enquête relativement simple sur l'écrasement d'un monomoteur privé. Même dans le cas des deux accidents ou incidents survenus dans des circonstances apparemment identiques, les ressources consacrées aux enquêtes varient souvent beaucoup en raison de la complexité croissante des facteurs déterminants qui émergent à mesure qu'avance l'enquête. Par ailleurs, les enquêtes deviendront de plus en plus spécialisées et complexes et exigeront toujours plus de ressources tant que se maintiendra le rythme accéléré d'évolution des transports.

l'opinion publique et certains phénomènes naturels notamment les conditions atmosphériques. L'efficacité avec laquelle les organismes de réglementation que Transports Canada (marine, rail, air) et l'Office national de l'énergie (produit) remplissent leur rôle de réglementation auprès de la collectivité des transports et la façon dont ils donnent suite aux recommandations et aux avis de sécurité, dont leur fait part le Bureau, sont aussi des variables significatives. La sensibilisation d'autres intervenants du secteur des transports, comme les syndicats, l'industrie et les fabricants d'équipements, à la question de la sécurité, les initiatives qu'ils prennent ont aussi une incidence marquée sur la sécurité des transports. Étant donné tous les facteurs externes en jeu, il est impossible de savoir exactement dans quelle mesure le Programme du BST influence vraiment la sécurité des transports au Canada.

Tableau 4 : Taux d'accidents de transport au Canada, de 1979 à 1989



Un autre moyen possible de mesurer l'efficacité du programme du BST est de savoir jusqu'à quel point les mesures de sécurité recommandées font l'objet de mesures pratiques auprès de ceux auxquels elles sont adressées. Dans la majorité des cas, les recommandations et avis de sécurité du BST sont adressés à Transports Canada qui a la responsabilité de la réglementation des modes de transport maritime, ferroviaire et aérien. De l'ensemble des recommandations et des avis de sécurité publiés par le BST en 1990-1991, une grande majorité a fait l'objet de mesures appropriées par Transports Canada. Ceci signifie que, dans la plupart des cas, Transports Canada a accepté les recommandations du Bureau et a pris ou envisagé de prendre des mesures qui réduiront ou élimineront les lacunes de sécurité qui ont été identifiées.

Il existe de nombreux facteurs qui échappent au BST et qui peuvent influencer sur la sécurité des transports au Canada, notamment : les niveaux d'activités des transports dans chaque mode, les politiques économiques et publiques, la technologie,

d'accidents. Le nombre d'accidents qui ne sont pas des fluctuations importantes du taux du nombre doit donc faire extrêmement attention lorsqu'on essaie de mesurer les changements accidents. Cependant, les taux qui sont disponibles sont illustrés à le tableau 4. On Le nombre d'accidents ne permet pas de mesurer les différences dans la gravité des provenir d'un facteur ou un jugement sur ce qui détermine un dommage important. apparence des accidents maritimes. Le changement des taux d'accidents aériens peut meilleur système de comptes rendus pour la marine est la cause d'une augmentation considérablement altérer le nombre d'accidents. Par exemple, on estime qu'un autre affaire. Les changements de l'efficacité des comptes rendus peuvent 4. Les événements peuvent être mesurés mais ce qu'ils disent sur la sécurité est une nombre d'accidents. Les résultats de ces indicateurs sont illustrés aux tableaux 3 et volume des activités n'est pas enregistré et le mieux qu'on puisse déterminer est le pour l'aviation on peut mesurer les accidents en heures de vol. Pour la marine, le

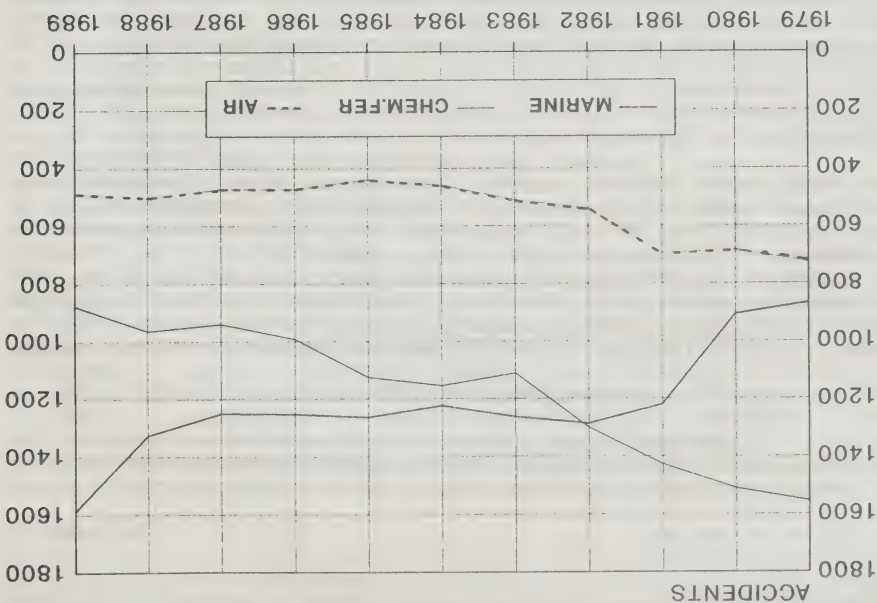


Tableau 3 : Accidents de transport au Canada (signaux), de 1979 à 1989

Une façon idéale de mesurer l'efficacité du BST serait de calculer le nombre d'accidents que son Programme a empêchés. Il est bien sûr impossible de quantifier des événements qui ne se sont pas produits. La meilleure alternative disponible pour mesurer le changement apporté à la sécurité est le taux d'accidents. Pour le chemin de fer, on peut mesurer les accidents par trains-milles ou wagons-milles. De même,



comme les systèmes de contrôle de la circulation aérienne et les installations de navigation. En outre, des modifications importantes ont été apportées dans le poste de pilotage comme le remplacement d'écrans à affichage analogique par des écrans numériques, l'avènement du poste de pilotage de verre, la mise en place des systèmes informatiques, l'enregistrement des conversations, commandes de vol électriques, etc.

Bon nombre de ces nouvelles réalisations technologiques sont utiles aux enquêteurs, à qui elles permettent d'exercer leurs fonctions plus efficacement, mais elles rendent également les enquêtes et les analyses en matière de sécurité de plus en plus complexes et spécialisées.

## 2 Initiatives

Le BST s'efforce de s'imposer comme un bureau de sécurité multimodal efficace et, par conséquent, n'envoie pas d'entreprendre de nouvelles initiatives importantes au-delà de son programme permanent au cours de l'exercice 1991-1992.

### 3. Mise à jour sur les initiatives signalées précédemment

**Stratégie des communications** : Au cours de l'exercice 1990-1991, le BST a entrepris un programme de communication destiné à établir l'identité du Bureau auprès des industries des transports et du public. Le programme comprend essentiellement les membres du Bureau et les cadres supérieurs qui expliquent la philosophie de l'organisme et la façon de travailler à des groupes d'intérêt public. Il comprend également l'élaboration et la diffusion de matériaux tels que des programmes audio-visuels, des brochures, des expositions du Bureau et d'autres articles publicitaires expliquant le mandat et les activités du BST. La mise en oeuvre de ce programme se poursuivra tout au long de l'année financière 1991-1992.

## D. Efficacité du Programme

Le BST est le seul organisme au Canada dont le seul objectif est la promotion de la sécurité des transports. Cependant, il y a d'autres services du gouvernement et de l'industrie qui ont eux aussi dans leurs objectifs la promotion de la sécurité. Les ressources totales du BST sont probablement moins d'un pour cent de toutes celles qui contribuent à la promotion de la sécurité des transports au Canada. Par conséquent, il n'est pas possible de quantifier les effets de la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports. Il est certain que le public canadien exige qu'il y ait un organisme indépendant pour analyser les faiblesses de la sécurité des transports. Il est également évident que les recommandations du Bureau viseront à éliminer les problèmes de sécurité. À long terme, la réputation de compétence et d'objectivité de l'organisme sera probablement le meilleur indicateur de son efficacité, même si ces indicateurs ne sont pas toujours fiables. Il n'appartient pas au Bureau d'attribuer des blâmes ou de déterminer les responsabilités. Cependant, en rendant compte complètement des causes et des facteurs contributifs d'un accident, la faute ou la responsabilité peut être établie à partir des conclusions du Bureau. Ces différences peuvent en amener certains à essayer de discrediter le travail du BST en essayant de minimiser les effets des réclamations d'indemnités civiles, souvent très élevées, qui accompagnent les accidents de transports.



En aviation, un bon nombre des aéronefs de la nouvelle génération, gros et petits, sont extrêmement sophistiqués par rapport à leurs prédécesseurs. Comme toute dernière innovation, citons l'utilisation de nouvelles matières plastiques et de matériaux composites dans la fabrication de l'aéronef. Ces nouvelles techniques s'appliquent non seulement aux aéronefs, mais aussi aux autres éléments de transports aériens,

La nouvelle technologie des systèmes électroniques et de l'équipement de communications a également eu des répercussions dans le secteur ferroviaire au Canada. Dans de nombreux cas, ces innovations ont entraîné une réduction du personnel requis, ce qui a constitué un sujet d'inquiétude à la fois pour les emplois et la sécurité auprès de plusieurs tribunes. L'une des importantes innovations technologiques a rendu possible l'exploitation des trains sans personnel de fourgon de queue et une autre invention permet la détection automatique des défaillances de roulements d'essieu et de boîtes chaudes comme mesure de sécurité destinée à prévenir les déraillements.

La conception des navires change constamment et l'industrie maritime adopte rapidement les innovations technologiques à ses équipements et systèmes de bord. Les demandes particulières de services de transport maritime ont mené à la conception de navires hautement spécialisés comme les très grands transporteurs de brut, les navires rouliers, les unités mobiles de forage au large, les navires de forage et les transporteurs de gaz naturel liquéfié et de gaz de pétrole liquéfié.

L'intérêt et l'attention du public et des médias prennent des proportions encore plus grandes chaque fois qu'un accident grave se produit dans l'un ou l'autre mode. **Répercussions des facteurs technologiques** : Au cours des 20 à 25 dernières années, l'industrie des transports a évolué à un rythme rapide. Cela est attribuable en grande partie au développement de la technologie spatiale et, plus récemment, aux grands progrès de l'informatique et de l'électronique et de leurs applications dans l'industrie des transports dans la mise au point de nouveaux matériaux de l'ère spatiale.

Dans le secteur aérien, l'enquête Dublin sur la sécurité aérienne au Canada au début des années 80 a mis en relief certaines faiblesses du système de sécurité de l'aviation civile canadienne et a fait l'objet de nombreux commentaires de la part des médias sensibilisant ainsi davantage le public à cette question. L'intérêt et l'inquiétude du public se sont manifestés pendant plusieurs années à la suite de l'accident du DC-8 d'Arrow Air à Gander (Terre-Neuve) en 1985. Récemment, l'enquête Moshansky sur l'écrasement mortel de l'avion à réaction à passagers d'Air Ontario, en mars 1989 à Dryden (Ontario), a donné aux questions de sécurité aérienne la vedette des médias presque sur une base quotidienne l'année dernière. On estime que la sécurité aérienne est un sujet de préoccupation constante pour le public qui se perpétuera au cours des années 90.

Depuis le déraillement de train survenu à Mississauga en 1979, le public s'intéresse de près à la sécurité ferroviaire. Dans de nombreuses régions urbaines on se préoccupe surtout des déraillements entraînant des fuites de produits chimiques nocifs comme le chlore, l'ammoniac anhydre et d'autres substances toxiques. Des groupes d'intérêt public se sont organisés pour garder l'attention des médias sur ces points. Dans les villes moins importantes, les préoccupations sont essentiellement les mêmes, mais elles visent surtout la sécurité aux passages à niveau. Pour l'instant, la sécurité des produits n'a pas suscité beaucoup d'intérêt de la part du public et des médias au Canada.

catastrophes de «Ocean Ranger», survenue au large de la côte de Terre-Neuve en 1982, où 84 personnes ont perdu la vie, demeure fraîche à la mémoire des Canadiens.

sociétés d'oléoducs et de gazoducs. Ce réseau comprend plus de 30 000 kilomètres lignes de transport principales, de distribution et de collecte du pétrole et du gaz.

Chaque année plus de 66 millions de passagers embarqués et débarqués transigent par les aéroports canadiens faisant partie du système de transport aérien civil. On compte plus de 800 transporteurs aériens canadiens agés et presque 850 transporteurs étrangers autorisés à exploiter leurs services au Canada. En outre, il y a plus de 86 000 employés d'aviation brevetés, plus de 28 000 aéronefs immatriculés et 780 aéroports détenant un permis. Les industries canadiennes de l'aérospatiale et du transport aérien ont toutes deux un effectif supérieur à 105 000 personnes. Le Groupe Aviation et le Groupe Aéroports de Transports Canada, dont l'objectif est de veiller au développement et à l'exploitation d'un système national de transport aérien civil sûr et efficace, emploient plus de 11 000 personnes. Au chapitre des opérations aériennes, le Canada est le pays du monde libre qui, après les États-Unis compte le plus grand nombre d'aéronefs immatriculés et d'heures de vol.

**Politique du gouvernement et milieu de l'industrie :** Au cours des dernières années, un certain nombre de projets de politique fédérale ont été annoncés et divers faits se sont produits, et on s'attend à ce qu'ils aient des répercussions sur le réseau de transport et l'amélioration de la sécurité des transports. Notons, entre autres, la création du BST, la mise en oeuvre de la Loi sur les transports nationaux et de la Loi sur la sécurité ferroviaire, la rationalisation et la rationalisation de certaines activités de réglementation de Transports Canada, les importantes révisions apportées récemment à la Loi sur l'aéronautique et à la Loi sur la marine marchande, la vente d'Air Canada et des intérêts gouvernementaux dans l'industrie canadienne de construction d'aéronefs, la réduction des activités de transport de voyageurs à Via Rail, et la tendance à la fusion de sociétés, et au regroupement des opérations dans les milieux de l'aviation. Certaines mesures annoncées récemment, telles que la nouvelle politique de transport sur la consommation d'alcool et de drogues dans le secteur du transport fédéral, ainsi que l'attitude de «régime ouvert» entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne les services aériens nord-américains, peuvent également avoir certains impacts sur la sécurité. Certaines composantes de l'infrastructure et de l'aviation civile, comme les installations et les services de la circulation aérienne, fonctionnent maintenant presque à pleine capacité et le BST doit surveiller attentivement la situation en cas d'événements manquant à la sécurité, en particulier dans les aéroports principaux.

Les véritables répercussions de ces éléments sur la sécurité des transports ne peuvent être isolées. Bon nombre de ces facteurs peuvent bien avoir des répercussions positives et négatives sur la sécurité. Par exemple, beaucoup prétendent que la concurrence plus intense qui accompagne une réglementation économique moins forte poussera les entreprises à réduire leur marge de sécurité. En même temps, on doit également reconnaître que la liberté d'abandonner des itinéraires déficitaire peut encourager les sociétés et augmenter leur marge de sécurité. Le BST doit donc surveiller étroitement les changements qui apparaissent à l'occasion des accidents de transport et doit les analyser à fond.

**Intérêt que porte le public à la sécurité des transports :** Le public s'est toujours préoccupé de la sécurité des transports, mais, étant donné l'importance que lui accorde les médias, il s'en préoccupe encore plus depuis quelques années.

La sécurité maritime intéresse aussi considérablement le public et les médias, souvent à l'échelle internationale. L'accident mettant en cause le navire « Exxon Valdez », qui s'est échoué récemment en Alaska, causant une marée noire et des problèmes environnementaux connexes, a beaucoup fait parler de lui au Canada et la



lui-même et des membres nommés, c'est aussi à lui qu'il appartient de diriger le travail et d'attribuer les tâches. Le Bureau exécute les tâches qui lui sont assignées expressément en vertu de la Loi sur le BCEAST. De plus, la Loi confère aux directeurs des enquêtes le pouvoir exclusif de diriger des enquêtes sur les accidents maritimes, de produits, ferroviaires et aériens pour le compte du Bureau.

Ce pouvoir exclusif des directeurs des enquêtes a pour but d'assurer que les membres du Bureau soient tenus à l'écart des enquêtes sur les accidents et du personnel chargé des enquêtes de façon qu'ils puissent examiner les rapports d'enquête d'une façon objective. Cela assure également que les directeurs des enquêtes, quand ils agissent dans le cadre des politiques du Bureau, sont entièrement indépendants dans leur façon de diriger les enquêtes particulières. Le Bureau est tenu de prendre en considération les commentaires des personnes qui ont un intérêt direct aux conclusions de l'enquête telles que, les constructeurs de véhicules, les entreprises de transport, les entreprises de fret et les équipes opérationnelles. Ceci assure que les commentaires des personnes directement intéressées ont un statut égal à ceux des enquêteurs quand ils sont examinés par le Bureau.

L'administration centrale du BST a son siège dans la Région de la Capitale nationale. Le personnel des bureaux régionaux rend compte à ses équivalents de l'administration centrale. Les dix-sept bureaux régionaux sont situés dans onze villes du pays allant de St. John's (Terre-Neuve) à Vancouver (Colombie-Britannique). Le laboratoire des techniques de sécurité est situé à l'aéroport international d'Ottawa.

## C. Perspective de planification

### 1. Facteurs externes influant sur le Programme

Plusieurs facteurs externes importants influenceront l'orientation et la nature des activités du BST au cours de 1991-1992 et des années suivantes.

**Système canadien de transport :** Le système canadien de transport civil, dont fait partie le BST, est vaste et complexe et met en jeu différentes variables.

Pour le transport maritime, il y a plus de 7 500 navires commerciaux immatriculés au Canada, ce qui représente une capacité de transport maritime supérieure à 4 millions de tonnes brutes. Le commerce maritime au Canada se range parmi les plus élevés au monde. En 1987, plus de 360 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par eau sur les marchés intérieurs et internationaux. L'industrie de la pêche exploite environ 40 000 navires de pêche et 390 établissements de transformation du poisson, avec plus de 110 000 personnes à son emploi, y compris les employés à temps plein et à temps partiel. Plus de 10 000 personnes sont des officiers de marine brevetés en navigation et en mécanique. Il y a également plus de 17 000 manoeuvriers et machinistes brevetés et près de 60 000 pêcheurs à temps plein ou à temps partiel. Le trafic des passagers maritimes s'élève en moyenne à plus de 50 millions par an au Canada.

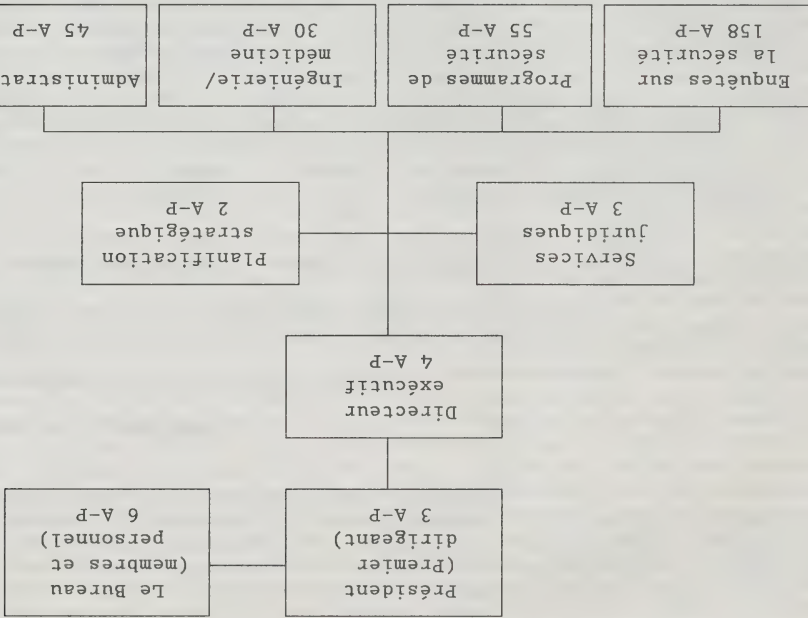
Le réseau ferroviaire national se compose de 19 chemins de fer relevant de la compétence fédérale, y compris 58 000 milles de voie ferrée; on y transporte chaque année plus de 300 milliards de tonnes-milles brutes de marchandises. En 1989, le système produisait 75 millions de trains-milles de fret et 1,5 milliard de passagers-milles. On compte 58 000 passages à niveau publics, privés et de fermes, ainsi que des milliers de passages à niveau de produits et ferroviaires. Le réseau national de produits régit par l'Office national de l'énergie, se compose de plus de 50

**Administration :** Cette sous-activité comprend la prestation de tous les services de soutien administratif dans le domaine du personnel, des finances, de l'administration interne. Elle comprend également un service de secrétariat pour les réunions du Bureau et les enquêtes publiques ainsi que le soutien pour le traitement, pour le contrôle et le suivi des rapports d'accidents et des autres documents présentés au Bureau.

##### 5. Organisation du Programme en vue de son exécution

**Structure de l'activité :** Le Programme du BST consiste en une activité divisée en six sous-activités, dont chacune a traité à une grande fonction opérationnelle du Bureau. Chaque sous-activité relève d'un seul gestionnaire, tel qu'indiqué à la tableau 2.

Tableau 2 : Années-personnes par organisation/sous-activité, 1991-1992



\* Prévoir appeler les services professionnels.

**Structure administrative :** La structure administrative du Bureau est assez conventionnelle pour la plupart des aspects, mais certains liens hiérarchiques sont inhabituels en vertu de la loi qui le constitue. Le président est le premier dirigeant du BST et, à ce titre, il a la responsabilité exclusive d'assurer la gestion du personnel, des finances, des questions immobilières et de tous les autres aspects internes du Bureau. Il exerce généralement ce pouvoir par l'intermédiaire du directeur exécutif, qui est le chef de l'exploitation responsable des activités quotidiennes du BST, dont il doit rendre compte au président. Le président dirige également le Bureau, qui est formé exclusivement de

Les services juridiques sont offerts au Bureau et au personnel par des avocats de l'organisme et par des agents légistes désignés dont on demande l'avis sur diverses questions juridiques.

La Direction de la planification et des politiques du Bureau, qui assure également la liaison avec les organismes centraux, apporte le soutien nécessaire au directeur exécutif et au Bureau pour les activités d'élaboration des politiques et de planification stratégique et d'analyse.

**Enquêtes sur la sécurité :** Cette sous-activité comprend : la tenue d'enquêtes indépendantes par des spécialistes modaux, sur les accidents de transport impliquant un navire, des produits, du matériel ferroviaire roulant, un aéronef, l'identification des manquements et la rédaction de rapports à l'intention du Bureau. De plus, cette sous-activité s'efforce d'améliorer la qualité du processus d'enquête qui exige l'élaboration de meilleures normes et procédures d'enquête, une revue de la qualité, la vérification des enquêtes et, finalement, l'établissement de critères liés au recrutement et à la formation des enquêteurs.

**Programmes de sécurité :** Cette sous-activité multimodale comprend une grande variété de fonctions et de responsabilités qui s'ajoutent et facilitent les enquêtes. Elle touche trois secteurs : la prévention des accidents, l'information et les communications. Les responsabilités et activités particulières comprennent : l'analyse des manquements à la sécurité constatés au cours des enquêtes; l'identification et l'analyse des manquements à la sécurité au moyen d'études sur la sécurité, d'analyse statistique et de l'organisation d'un programme de comptes rendus confidentiels; des normes et de la formation sur l'enquête sur le comportement humain, ainsi que le soutien pour les enquêtes dans ce secteur; la formulation de recommandations en matière de sécurité à l'intention du Bureau; la publication d'avis et de bulletins relatifs à la sécurité pour les organismes de réglementation; la mise au point et l'exploitation de systèmes et de bases de données informatiques sur les accidents modaux; la responsabilité fonctionnelle pour les systèmes de traitement des données; les normes de rédaction pour les rapports publics et la production ainsi que la diffusion de ces rapports; les relations avec les médias; l'élaboration et la mise en oeuvre de programmes et de stratégies de communication.

**Services de l'ingénierie et de la médecine :** C'est également une sous-activité multimodale. Son rôle principal est d'apporter un appui au processus d'enquête et d'analyse des manquements à la sécurité en fournissant l'aide, l'analyse et les avis techniques spécialisés concernant le côté matériel et le côté facteur humain en cause dans les accidents de transport.

L'élément technique de sécurité comprend l'analyse et l'examen spécialisé des matériaux, des éléments de structure et systèmes et des pièces de débris recouverts sur les lieux des accidents de transport. Cette activité comprend également la participation aux enquêtes sur place, à l'extraction et à l'interprétation des données des enregistrements de conversations de poste de pilotage et des données de vol ainsi qu'à l'élaboration de conclusions techniques et au dégagement des manquements à la sécurité.

L'élément médical de cette sous-activité effectue l'essai et l'analyse technologiques spécialisés en laboratoire des tissus et liquides organiques prélevés sur les membres d'équipage et les passagers victimes d'accidents de transport. Cette activité comprend également : la recherche et l'analyse des facteurs humains, la participation aux enquêtes sur place, l'identification des facteurs humains contributifs, la formulation des conclusions techniques et le constat des manquements à la sécurité qui en découlent.



fer et les productions de l'Office national des transports ont été également gelées par le Conseil du Trésor. Ces deux organismes ont été dissous mais des dispositions ont été prises pour que le travail en cours soit terminé. Leurs employés ont également été invités à se joindre au BST et presque tous l'ont fait. Le BST a été investi du pouvoir exclusif quand il mène des enquêtes sur les accidents et incidents de produits, activité qui relevait auparavant de l'Office national de l'énergie. Aucune ressource financière n'a été touchée et un seul employé a été muté de l'Office national de l'énergie au BST. Les ressources fournies au BST comprennent les montants des frais généraux et certains services de contrat.

Bien qu'une des tâches essentielles du Bureau soit de faire des recommandations pour promouvoir la sécurité des transports, ce dernier n'a pas le pouvoir de s'assurer qu'elles sont mises en vigueur. Ce pouvoir appartient toujours au ministre responsable de la réglementation de la navigation maritime, des produits, des chemins de fer et de l'aviation. Le ministre responsable ou chef d'un ministère ou d'un organisme quelconque auquel une recommandation peut être adressée doit répondre par écrit au Bureau dans les 90 jours pour l'aviser des mesures prises ou proposées.

## 2 Mandat

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada fonctionne dans le cadre de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Le règlement d'application des objectifs et des dispositions de la Loi est en voie d'élaboration et entrera en vigueur au cours de l'année financière 1991-1992.

## 3 Objectif du Programme

La Loi sur le BCEAT stipule que le Bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports. La Loi précise qu'il n'appartient pas au Bureau de se prononcer sur la détermination ou l'attribution des fautes ou des responsabilités civiles ou criminelles relatives aux accidents sur lesquels il fait enquête.

## 4 Description du Programme

La meilleure façon de décrire les fonctions du Bureau est d'examiner chacune de ses sous-activités.

**Le Bureau :** Le Bureau se compose du président et des membres nommés. Le président dirige et attribue les tâches aux membres. Le Bureau examine les rapports sur les accidents de transport, dégage les causes et les facteurs d'accidents, constate les manquements à la sécurité, formule des recommandations en matière de sécurité et produit des rapports publics sur ses conclusions. Il mène aussi des enquêtes également chargées d'établir des politiques sur des catégories d'accidents pouvant faire l'objet d'une enquête et sur la tenue des enquêtes.

**Haute direction, services juridiques et planification :** En sa qualité de premier dirigeant du BST, le président a la responsabilité de la gestion interne du Bureau, de l'encadrement du personnel et de la répartition des tâches au sein de celui-ci. Le président exerce également ses pouvoirs de direction par l'entremise du directeur exécutif qui, en tant que chef de l'exploitation, doit rendre compte au président des activités.

1991 ont été attribués sous l'autorité d'autres ministères et organismes. Les détails à ce sujet sont contenus dans la section III, page 26 du Rapport sur les organisations précédentes.

## B. Données de base

### 1. Introduction

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), organisme indépendant du Ministère, a commencé ses activités le 29 mars 1990. L'élan, qui a donné lieu à la création d'un organisme indépendant pour la sécurité des transports multimodaux, a commencé il y a presque vingt ans. Ce nouvel organisme a pour objet d'analyser les manquements à la sécurité dans les éléments soumis à la réglementation fédérale des systèmes de transport maritime, produits, processus, ferroviaire et aérien. La création du BST a éliminé un conflit d'intérêt de longue date du fait qu'un ministère ou un organisme du gouvernement réglementait ou exploitait des éléments d'un système de transport et faisait également les enquêtes sur les accidents dans le secteur de l'industrie ainsi réglementé ou exploité. Un organisme séparé, le BCSA, a été créé en 1984 pour analyser les accidents et incidents aéronautiques. À partir de ce modèle, le Parlement a étendu le principe des enquêtes indépendantes sur la sécurité des transports. Le BST doit présenter au Parlement, par l'entremise du Président du Conseil privé de la Reine, son rapport annuel sur ses activités, ses conclusions et ses recommandations.

Aux termes de la Loi, le seul objectif du BST est de promouvoir la sécurité des transports. L'objet primordial des enquêtes du Bureau est la prévention des accidents. Le Bureau cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le Bureau peut mener, outre des enquêtes indépendantes et publiques sur des accidents précis, des études et des enquêtes spéciales sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le Bureau a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, de dégager les causes et les facteurs des accidents.

Aux termes de la Loi, un accident de transport est défini comme étant tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un navire, de produit, de matériel roulant ou d'un aéronef, ou toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, provoquer un tel accident ou incident. La compétence du Bureau s'étend à tout accident de transport survenu en territoire canadien, y compris les eaux intérieures et la mer territoriale ou les eaux du plateau continental. Le Bureau peut aussi représenter les intérêts canadiens à l'extérieur du Canada et participer à des enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant ou des aéronefs pour lesquels on détient une licence et qui sont matricules ou fabriqués au Canada. De plus, le Bureau coopère avec d'autres pays dans le cadre des responsabilités du Canada au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents d'aviation. Le Bureau peut également tenir des enquêtes publiques sur les accidents de transport lorsqu'il l'estime nécessaire lors du processus d'enquête.

À la formation du BST, plusieurs événements sont survenus. La Loi sur le BCSA a été révoquée, le Bureau a été dissous et les ressources financières de cet organisme ont été gelées et retournées au Conseil du Trésor. Les employés de la Fonction publique du BCSA ont eu la possibilité d'être mutés au BST et presque tous l'ont fait. Les ressources financières de la Direction des enquêtes sur les chemins de maritimes de Transports Canada et de la Direction des enquêtes sur les chemins de

- **Relations** : Le BST fait un effort considérable pour établir des relations professionnelles solides avec l'industrie et les autres organisations du gouvernement tout en respectant le principe fondamental de l'indépendance du Bureau. Le Bureau a également décidé de développer une relation ouverte avec le public qui sera basée sur la compétence, la justesse et l'intégrité (voir page 15);
- **Attitude vis-à-vis de la sécurité** : La tâche principale du Bureau, pour 1991-1992, sera d'expliquer son attitude vis-à-vis de la sécurité à tous ceux avec qui il traite. La nouvelle politique consiste à se concentrer sur les enquêtes d'accidents qui se prêtent à des mesures de sécurité, réduire la quantité de l'information qui a été traditionnellement mise à la disposition de services tels que les forces de police, les sociétés d'assurance et les organismes chargés des réclamations civiles. De plus, il y aura une réduction du nombre des enquêtes sur les accidents de «type industriel», changement qui devra être expliqué aux divers groupes industriels (voir page 15).

## 2 Sommaire des besoins financiers

Tableau 1 : Besoins financiers (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				1991-1992		Prévu 1990-1991		Différence	
Promotion de la sécurité des transports				28,013	27,397	616			
Années- personnes*:	Contrôlées par le CT	Autres	5	301	292	9			
			5	292	-				
				306	297	9			

\* Voir Tableau 8, page 22, pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes.

**Explication de la différence** : La différence nette de 616 000 \$ entre les prévisions de 1990-1991 et le Budget des dépenses de 1991-1992 est attribuée à une augmentation nette de 248 000 \$ du niveau de référence du BST pour 1991-1992 en conjonction avec une réduction des dépenses prévue de 368 000 \$ qui représente la décision du gouvernement de réduire le budget et les économies sur la taxe de vente fédérale de la taxe sur les produits et services. Une année-personne supplémentaire a été obtenue sous la forme d'un transfert de la Commission de la fonction publique pour coordonner le suivi de la formation linguistique. La sous-utilisation prévue de huit années-personnes est due à l'intégration progressive du nouveau personnel et à l'application du récent programme de réduction du gouvernement.

## 3. Examen des résultats financiers

Au cours de l'exercice 1989-1990, le Bureau de la sécurité des transports du Canada n'existait pas encore, le budget des dépenses principal ne contenait donc aucune provision pour ce programme. Les fonds pour exécuter certaines parties du mandat de ce qui est devenu le Bureau de la sécurité des transports du Canada en 1990-



A. Plans pour 1991-1992 et résultats récents

1. Faits saillants

Les faits saillants suivants montrent les plans et priorités du BST pour 1991-1992 dans le cadre de sa mission ainsi que les résultats notables du Programme durant l'exercice 1990-1991, qui constituait sa première année financière.

- **Système de classification des accidents :** Le Bureau mettra en place un nouveau système de classification des accidents qui permettra d'identifier les accidents sur lesquels on doit faire enquête parce qu'ils peuvent donner lieu à des mesures de sécurité. Si aucune mesure de sécurité subséquente n'est prévue à l'étape de l'évaluation initiale, l'information factuelle sera enregistrée mais aucune enquête ne sera entreprise. La portée des enquêtes sera désormais fortement influencée par le potentiel qui s'offre pour des recommandations ou d'autres mesures de sécurité. Cette nouvelle attitude devrait réduire le nombre total d'enquêtes entreprises tout en augmentant les retombées que les enquêtes effectuées présentent du point de vue sécurité (voir page 7);

- **Règlements :** Le Bureau a fait une ébauche de règlements pour ses opérations et a entrepris des consultations avec des groupes de l'industrie et des ministères et organismes gouvernementaux. Les règlements témoignent de l'intention du Bureau de faire des enquêtes en utilisant des spécialistes dans chaque mode mais selon une norme multimodale commune. Ils reflètent également l'intention du Bureau de se concentrer dans la mesure du possible, dans le cadre de la Loi, sur la mise en évidence des manquements à la sécurité avant que ceux-ci ne deviennent des accidents (voir page 9);
- **Normes d'enquête :** Les normes d'enquête et procédures opérationnelles pour tous les modes (maritime, ferroviaire, produits et aérien) sont harmonisées à la lumière des besoins statutaires sur la base des avantages potentiels du point de vue de la sécurité. Des manuels d'enquête sont rédigés à l'intention de tous les enquêteurs et seront mis à la disposition de l'industrie et du public pour informer ces derniers des procédures du Bureau et pour assurer le public que ces enquêtes sont effectuées d'une façon juste et objective. Ces normes comprendront des formats de rapport semblables pour tous les modes (voir page 10);

- **Structure de l'organisation :** La structure de l'organisation du BST sera améliorée et formalisée au cours de l'exercice 1991-1992. La structure de l'organisation sera ainsi optimisée pour permettre à l'organisme d'accomplir sa mission. L'organisation ne devrait pas changer considérablement par rapport aux dispositions provisoires de 1990-1991 (voir page 11);
- **Programme de formation :** On entreprendra d'identifier toutes les exigences de compétence du personnel de l'organisme. Un programme de formation sera élaboré et mis en oeuvre pour éliminer les lacunes qui seront isolées au cours de la phase d'évaluation des besoins;

# Autorisations de dépenser

## A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses

### Besoins financiers par autorisation

		Crédits (en milliers de dollars)	
		Budget principal 1991-1992	Budget principal 1990-1991
10	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	25,343	25,174
(L)	Contributions aux régimes sociaux des employés	2,670	2,591
Total de l'organisme		28,013	27,765

### Crédits - Libellé et sommes demandées

		Crédits (dollars)	
		Budget principal 1991-1992	Budget principal 1990-1991
10	*Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports -		
	Dépenses du Programme		25,343,000

### Programme par activité

(en milliers de dollars)	Années - personnes autorisées	Fonctionnement	Dépenses en capital	Total	Budget principal 1990-1991
Promotion de la sécurité des transports	301	26,646	1,367	28,013	27,765

### Années-personnes autorisées en 1990-1991

\* Le nom officiel du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST), figure dans la Partie II du Budget des dépenses. Le nom abrégé du Bureau, Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) qui est autorisé par le Programme fédéral de coordination de l'image de marque, est utilisé dans toute la présente Partie III.



### Section III Rapport sur les organisations précédentes (suite)

C.	Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoducs	27
	1. Examen des résultats financiers	27
	2. Description du programme	27
	3. Données sur le rendement	27
D.	Bureau canadien de la sécurité aérienne	28
	1. Emploi des autorisations de 1989-1990 - Volume II des Comptes publics	28
	2. Examen des résultats financiers	28
	3. Description du programme	28
	4. Données sur le rendement	29
	Index par sujet	31

Autorisations de dépenser	
A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses	5

## Section I

### Aperçu du Programme

A. Plans pour 1991-1992 et résultats récents	6
1. Faits saillants	6
2. Sommaire des besoins financiers	7
3. Examen des résultats financiers	7
B. Données de base	8
1. Introduction	8
2. Mandat	9
3. Objectif du Programme	9
4. Description du Programme	9
5. Organisation du Programme en vue de son exécution	11
C. Perspectives de planification	12
1. Facteurs externes influant sur le Programme	12
2. Initiatives	15
3. Mise à jour des initiatives signalées précédemment	15
D. Efficacité du Programme	15
E. Données sur le rendement et justification des ressources	18

## Section II

### Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme	21
1. Besoins financiers par article	21
2. Besoins en personnel	22
3. Coût net du Programme	23
Section III	
Rapport sur les organisations précédentes	
A. Sommaires de l'emploi des ressources	25
1. Création d'une base de ressources	25
2. Emploi des ressources par les organisations précédentes	25
B. Enquêtes sur les accidents maritimes	26
1. Examen des résultats financiers	27
2. Description du programme	27
3. Données sur le rendement	27

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, des objectifs et des perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme. La section III décrit l'établissement de la base de ressources d'exploitation et fournit des sommaires des ressources utilisées par les organisations précédentes qui constituent maintenant le nouveau Bureau.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

**Nota :** Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est également connu sous son nom officiel qui est «Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports» (BCEATST).

**Budget des dépenses  
de 1991-1992**  
**Partie III**  
**Bureau de la sécurité  
des transport  
du Canada**

## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1991

En vente au Canada par l'entremise des  
Librairies associées  
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-73  
ISBN 0-660-56368-1



Bureau de la sécurité  
des transports du  
Canada

Budget  
des dépenses  
1991-1992

Partie III

Plan de dépenses







OCT 23 1991



